

ВОЕННО-ИСТОРИЧЕСКАЯ
БИБЛИОТЕКА

ВОЗДУШНЫЙ ЩИТ
СТРАНЫ СОВЕТОВ

ВОЗДУШНЫЙ ЩИТ СТРАНЫ СОВЕТОВ

ИГОРЬ ДРОГОВОЗ



ВОЕННО-ИСТОРИЧЕСКАЯ
БИБЛИОТЕКА

ИГОРЬ ДРОГОВОЗ

ВОЕННО-ИСТОРИЧЕСКАЯ БИБЛИОТЕКА

ИГОРЬ ДРОГОВОЗ
ВОЗДУШНЫЙ
ЩИТ
СТРАНЫ СОВЕТОВ

Минск
Харвест
2003

УДК 358.4
ББК 68.5
Д-75

Серия основана в 2000 году

Дроговоз И. Г.

Д-75 Воздушный щит. Страны Советов. /И. Г. Дроговоз. –
Мн.: Харвест, 2003. – 544 с., ил. (Военно-историческая
библиотека).

ISBN 985-13-1390-4.

Военно-воздушные силы СССР не имели себе равных по количеству боевых самолетов, ибо «воздушный щит» должен был надежно прикрывать «танковый меч» и «большой флот» Страны Советов. За 46 послевоенных лет советская авиация прошла путь от фанерных поршневых самолетов военной поры до сверхзвуковых машин четвертого поколения, сражалась в небе Кореи, Египта и Афганистана. В течение этого периода история советских ВВС обросла многочисленными мифами и легендами, имеющими мало общего с реальными событиями.

Данная книга является логическим продолжением работы «Танковый меч Страны Советов». Она представляет собой подлинную, а не парадную версию истории эволюции самой многочисленной военной авиации в мире, исчезнувшей вместе со страной, ее создавшей. Она основана на большом фактическом материале, имевшем ранее гриф «совершенно секретно», а также на свидетельствах очевидцев описываемых событий.

Книга рассчитана на широкий круг читателей.

УДК 358.4
ББК 68.5

ISBN 985-13-1390-4

© И.Г. Дроговоз, 2002
© Составление и редакция серии.
А. Е. Тарас, 2002
© Оформление. Харвест, 2002

ПРЕДИСЛОВИЕ

Победная весна 1945 года стала временем долгожданного триумфа Сталина. Красная Армия дошла до Эльбы, краснозвездные крылья реяли в небе над всей Восточной Европой. Кремлевский вождь мог быть доволен: несмотря на страшные поражения РККА в 1941—42 годах, несмотря на чудовищные потери (более сорока миллионов военнослужащих убитыми, тяжело ранеными и пленными), красный флаг все же взвился над Рейхстагом.

Красная Армия, казалось бы, раздавленная германским танковым катком на обширных просторах от Бреста до Волги, сумела возродиться из пепла. Ценой невероятных усилий и жертв она одержала победу в самой кровопролитной войне в истории человечества.

Бои отгремели, и, говоря словами поэта, «тогда считать мы стали раны, товарищей считать». В частности, потери авиации не укладывались ни в какие прежние (довоенные) представления или нормы. По официальным данным советского Генерального штаба, впервые опубликованным через пятьдесят лет после войны, ВВС РККА и РККФ по состоянию на 22 июня 1941 года насчитывали около 32 тысяч самолетов, из них 20 тысяч боевых (8400 бомбардировщиков, 11500 истребителей, 100 штурмовиков). Однако весь этот гигантский авиапарк, равного которому не было нигде в мире, растаял, как снег под солнцем, в течение первых шести месяцев войны*. За июнь—декабрь 1941 года были потеряны почти 18 тысяч боевых самолетов!

* Напомним для сравнения, что авиация Германии и ее союзников на Восточном фронте состояла 22 июня 1941 года из 4642 самолетов, включая транспортные и связные. — *Прим. ред.*

В дальнейшем напряженная работа авиационной промышленности СССР, осуществлявшаяся на пределе человеческих возможностей, а также поставки по ленд-лизу из США и Великобритании позволили восстановить боевой потенциал советских ВВС. По официальным данным, за годы войны на вооружение советской авиации поступили 115600 боевых машин: около 20 тысяч бомбардировщиков, более 33 тысяч штурмовиков, почти 63 тысячи истребителей*.

Впрочем, вся советская статистика, в том числе военная, всегда вызывала очень большие сомнения. Это относится и к современной российской статистике. Цифры и факты, приводимые в официальной военно-исторической литературе, обычно противоречат друг другу. Приведем всего один пример. В 1993 году вышла книга, подготовленная историческим отделом Генерального штаба вооруженных сил России «Гриф секретности снят: Статистическое исследование» (название весьма впечатляющее!). В ней, помимо прочего, сообщается, что в период войны 1941—45 гг. советская авиация имела на вооружении в общей сложности 33700 штурмовиков всех образцов. При этом авторы ссылаются на архивные сведения.

Но вот у меня в руках книга «Самолеты ОКБ имени Ильюшина», изданная еще в 1990 году. Там сказано, что «советские самолетостроители дали фронту 36163 самолета Ил-2», т.е. приведена цифра, на 2463 машины превосходящая цифру из могучего статистического исследования генштабистов. Однако это еще не все. Через несколько страниц читаем: «с октября 1944 года первые серийные самолеты Ил-10 стали поступать на вооружение штурмовых авиаполков». А ведь на вооружении частей штурмовой авиации, помимо Ил-2 и Ил-10, в период войны состояли

* В том числе по ленд-лизу были получены 13804 истребителя, 4735 бомбардировщиков, 709 транспортных самолетов, 207 гидросамолетов-разведчиков, 82 учебные машины. Всего 19537 самолетов. Важно то, что основная часть этих самолетов прибыла в 1942—43 гг., т.е. тогда, когда советская авиационная промышленность, эвакуированная на Восток, только набирала обороты.

также самолеты И-5ЛШ, И-153БС, И-153П, ДИ-6, Р-5Ш, Р-5ССС, Су-2. Так сколько всего штурмовиков было в ВВС? И это только одна позиция. Как после этого можно верить другим цифрам?

Например, насколько соответствуют истине официальные данные о потерях советских ВВС в 1941—45 годах? Согласно им, за 46 месяцев и еще две недели войны были безвозвратно потеряны 106400 самолетов, в том числе 88300 боевых машин (17900 бомбардировщиков, 23600 штурмовиков, 46800 истребителей).

Но, независимо от степени правдивости этих цифр, в глаза сразу бросается одно обстоятельство: небоевые потери значительно превосходили боевые. Из общего количества 88,3 тысяч погибших самолетов боевого назначения противник сбил либо уничтожил на земле 43,1 тысячу, тогда как 45 тысяч машин погибли в результате аварий и катастроф.

Известны три главные причины столь странного соотношения потерь. Во-первых, недопустимо низкий уровень подготовки пилотов, которых ускоренно готовили для фронта по максимально упрощенным программам; во-вторых, неудовлетворительное качество авиационной техники; в-третьих, недисциплинированность летного состава и руководителей полетов, не соблюдавших элементарные правила безопасности.

Погоня за количеством самолетов и летчиков приводила к тому, что качественные показатели постоянно снижались. Да, в советских ВВС было немало замечательных летчиков. Можно вспомнить таких, как Кожедуб, Покрышкин, Сафонов, Скоморохов, Колдунов, Боровых, Ворожейкин, Евстигнеев, Лавриненков, Покрышев, Речкалов и многих других, в летном мастерстве ничем не уступавших прославленным асам Люфтваффе. Но ведь рядом с ними поднимались в воздух совсем неопытные «пацаны», большинство из которых погибало в первых боевых вылетах.

Хочется сказать, что гибель десятков тысяч пилотов лежит на совести московских начальников, только вот совести у них никогда не было. Для людей власти она является ненужным рудиментом. Высшее начальство постоянно требовало все большего количества летного состава для по-

полнения фронтовых полков. В результате молодых парней просто не учили тому, что требуется в бою. Два—три кратковременных учебных полета на боевом самолете, и скорее на фронт.

Нарком авиационной промышленности периода 1940—46 гг. А.И. Шахурин (1904—1975) в своих мемуарах приводит такой факт. Он спросил у курсантов, отправлявшихся из училища под Сталинград: «какой налет имеете на боевых самолетах?» Последовал потрясающий ответ: «полтора—два часа, и то чаще всего на старых самолетах, редко кто летал на новых». Комментарии, как говорится, излишни.

А на фронте почти половина молодых летчиков погибала в катастрофах, осваивая новую технику, ведь фронтовые условия совсем не подходят для учебы. При таком уровне подготовки «красных военлетов» меньше удивляют, к примеру, итоги боевой деятельности немецкого аса Эриха Хартмана (1922—1993), сбившего за 30 месяцев (с 5 ноября 1942 г. по 8 мая 1945 г.) 352 советских самолета.

Великая Отечественная война по-прежнему остается в России «неизвестной войной», подлинная история которой покрыта тщательно оберегаемым покровом тайны.

Об этой завесе секретности сказано уже многое и многими, однако «воз поныне там». Хорошо хоть то, что за последние 10—15 лет появилось много независимых исследователей. Они, подобно палеонтологам, по отдельным костям восстанавливающим облик давно вымерших ящеров, словно мозаику собирают по кусочкам истинную картину давно отгремевшей войны.

Кстати говоря, архивы Министерства обороны России и сейчас, через пятьдесят семь лет после окончания войны, наглухо закрыты для историков, не состоящих на государственной службе. Доступ к уникальным материалам разрешен лишь ограниченному числу лиц в погонах. То есть тем, кто в своих изысканиях до сих пор следуют схемам, отработанным в официальных публикациях времен Брежнева, типа 12-томной «Истории второй мировой войны». Рассказывать правду о войне, публиковать наиболее интересные документы они не способны, да и не хотят.

Впрочем, чего ожидать от людей, которых стали «историками» лишь потому, что так приказало «вышестоящее

командование». Человека сняли с должности замполита батальона либо пропагандиста полка и назначили специалистом по военной истории. Он ведь в училище слушал краткий курс военной истории? Так какая еще подготовка ему требуется?

Кстати говоря, ни Институт военной истории Минобороны СССР (ныне России), ни сотни «офицеров-историков», до сих пор не сподобились создать справочник по частям и соединениям Красной армии, участвовавшим в войне. Любопытный читатель может обнаружить в 8-томной Военной энциклопедии весьма краткие сведения лишь о нескольких десятках полков и дивизий, отобранных непонятно по какому принципу. Видимо, все остальные должны кануть в Лету. Зато генералы послевоенной формации, в своем большинстве нигде не воевавшие, указаны там в очень большом количестве.

Книги, выходящие из-под пера официальных сочинителей, вызывают чувство глубокого разочарования. Нет в них ничего нового — ни идей, ни концепций, ни фактов. Только бесконечная ругань по поводу многочисленных «очернителей» и «фальсификаторов», якобы перевираю-



Любимый сюжет дембельских альбомов — фото на память у боевого самолета Су-7Б: Как и автор, каждый уважающий себя воин ВВС обзаводился подобной фотографией

щих героическую историю исчезнувшей армии исчезнувшей страны. Создается такое впечатление, словно бывшее Главное политическое управление бывшего министерства обороны СССР по-прежнему курирует эту сферу интеллектуальной деятельности*.

* * *

Не меньше тайн и загадок хранит послевоенная история вооруженных сил СССР. Уже более десяти лет прошло с момента распада некогда могучей сверхдержавы, армия которой не знала себе равных по численности, но ее прошлое по-прежнему представляет собой сплошное белое пятно.

В своей предыдущей книге «Танковый меч Страны Советов» (она была издана в сентябре 2001 г.), я попытался кратко изложить важнейшие события, связанные со становлением, расцветом и крахом величайшей танковой армады в мире, этого любимого детища «коммунистической партии и советского правительства». Однако советская военная семья была многодетной, кроме танкистов в нее входили летчики и ракетчики, моряки и десантники, артиллеристы и связисты, пехотинцы и химики, тыловики и железнодорожники...

История этой дружной семьи еще ждет своих исследователей и биографов. Я же попытаюсь на последующих страницах приподнять завесу тайны над крупнейшей в мире (тот же эпитет относится ко всем другим видам вооруженных сил СССР) военной авиацией. Кремлевские стратеги

* Кстати говоря, таким деятелям всеми силами «помогают» многочисленные ветераны. Они пишут гневные письма в газеты и журналы, на радио и телевидение, обращаются в государственные органы и общественные учреждения, требуют принять жесткие меры против пресловутых «фальсификаторов»: запретить, изъять, осудить, наказать!

Судя по всему, эти люди до сих пор так и не поняли того факта, что СССР (в том числе его вооруженных сил, аппарата КПСС и аппарата КГБ) больше нет и никогда не будет. С упорством и яростью, достойными лучшего применения, они борются за сохранение в неизменном виде огромных массивов той лжи, которую привыкли считать «исторической правдой». — *Прим. ред.*

отводили ей роль воздушного щита бронетанковых и механизированных войск, призванных в грядущем «великом походе» выиграть решающую схватку с мировым империализмом.

Военная авиация у рядового советского человека ассоциировалась в основном с праздничными воздушными парадами (которые после смерти Сталина устраивались все реже и реже), с подвигами летчиков, уводивших падающие самолеты подальше от городов и сел, да еще с летчиками-космонавтами, покорявшими космические просторы.

Да, советская авиация отлично смотрелась на воздушных парадах, когда стройные ряды истребителей и бомбардировщиков проносились над восторженными зрителями. Она производила сильное впечатление на многочисленных учениях, где истребители-бомбардировщики уничтожали любую мишень первой ракетой с первого захода, восхищая партийных и военных начальников мощью боевых машин. Еще бы, ведь как учениям, так и парадам предшествовали месяцы целенаправленных тренировок, после которых летчики могли летать над Красной площадью или поражать пристрелянные цели, что называется, с закрытыми глазами.

Но когда дело доходило до реальных боев, возникали серьезные проблемы. Коварный враг не хотел «объятый пламенем» падать на землю. Наоборот, он норовил отправить туда своего противника, а наши ракеты и бомбы упрямо ложились мимо цели.

Вся история советской авиации (довоенная, времен войны, после 1945 года) благодаря лживым сочинениям горе-историков с погонами на плечах и партбилетами в карманах, а также в результате сочинения сказок тысячами и тысячами ветеранов давно превратилась в собрание мифов и легенд, очень далеких от реальности. Она переполнена рассказами о мнимых победах, наглой ложью о выдающихся успехах, в ней не найдешь ни слова правды о неудачах, ошибках и поражениях.

Мало кто знал, что растущая как на дрожжах советская авиация по количеству боевых самолетов обогнала все страны мира, вместе взятые, однако их качество оставалось весьма далеким от совершенства.

Кроме того, трагический опыт войны мало чему научил советское военное руководство. В послевоенные годы маршалов и генералов по-прежнему больше волновало количество боевых самолетов в строю (невзирая на качество), нежели уровень подготовки летного состава. Для производства все новых и новых боевых машин деньги всегда находились, тогда как на создание нормальных условий для боевой подготовки (увеличение летных часов, обеспечение хорошим жильем, питанием, отдыхом), их всегда не хватало.

Летчикам постоянно отводилась роль стрелочников. В случае аварии или катастрофы представители авиапромышленности, как правило, объявляли виновником пилота, не желая признавать конструктивные либо технологические недостатки авиационной техники. Лозунг, украшавший стены в каждой воинской части — «Учиться военному делу настоящим образом» — чаще всего оставался пустыми словами. В реальности дело обстояло совсем по-другому. Но об этом ниже.

Советские летчики воевали в Корее, Вьетнаме, на Ближнем Востоке, но для граждан Советского Союза это оставалось тайной за семью печатями.

Кровавую афганскую войну, в которой авиация играла главную роль, печать и телевидение старательно изображали мирной экскурсией к южным соседям, с посадкой деревьев, строительством школ и прочим пропагандистским бредом.

Что говорить о войне, если даже названия различных моделей советских боевых самолетов долгое время считались страшным секретом для советских граждан. Любой западный авиационный справочник подробно описывал их тактико-технические данные, приводил сведения о дислокации и применении, но в советских библиотеках такие справочники получали гриф «секретно» либо «для служебного пользования». На страницах советской печати изредка фигурировали странные самолеты с непонятными названиями типа «Бэкфайр», в основном же речь шла о безымянных истребителях и бомбардировщиках Н-ских частей, экипажи которых успешно выполняли поставленные им боевые задачи.

Лишь в конце 80-х годов в железобетонной стене «государственной и военной тайны» появились первые трещины, через которые стали пробиваться тоненькие ручейки правды. Однако до сих пор многочисленные отставные политработники, равно как и еще живые ветераны, называют «очернительством», «фальсификацией» и «клеветой» любые поиски истины о прошлом советских вооруженных сил.

Восстановлением подлинной истории советской авиации в основном одиночки-энтузиасты, стараниями которых, как из кусочков мозаики, складывается реальная картина нашего прошлого. В ней еще много белых пятен и темных страниц, но все же хочется надеяться, что когда-то они исчезнут. Данная книга еще один фрагмент в этой картине.

Автор,
22 августа 2002 г.

Глава 1. ОТ ГОРЯЧЕЙ ВОЙНЫ К ХОЛОДНОЙ

Пейзаж после битвы

Победный май 1945 года. Кровавая война в Европе, унесшая миллионы жизней, закончилась. Советские войска стоят на территории стран Восточной Европы, оккупирована половина ненавистной Германии. В небе от Буга до Эльбы летают самолеты с красными звездами на крыльях. Казалось бы — вот он, триумф коммунизма, но разглядывая карту поверженной Европы генералиссимус Сталин полон тревожных раздумий — что делать дальше?

Понятно, что в государствах, освобожденных Красной Армией от нацистов, к власти будут допущены только коммунисты, и они превратятся в верных союзников Кремля (хотя, как затем показала история, лишь на время). Передовые рубежи социализма выдвинутся далеко на запад, что позволит развернуть передовые, наиболее мощные группировки советских войск, в самом центре Европы.

Ведь, несмотря на великую победу над фашизмом, конечная цель советской внешней политики — победа мировой революции — все еще не достигнута. Добиться ее, как окончательно убедился Иосиф Виссарионович, можно только путем третьей мировой войны. Но для того, чтобы избежать катастрофы 1941—42 годов и достичь более масштабных успехов, чем сейчас, нужно принять соответствующие меры. Требуется создать армию, авиацию и флот, способные одержать победу в новой мировой войне.

С противником тоже все понятно. В послевоенном мире остались всего два полюса силы. Это СССР и США, вокруг которых объединились их сателлиты. Военный потенциал бывших гигантов мировой политики — Великобрита-

нии и Франции — не идет ни в какое сравнение с ними. О Германии не стоит даже вспоминать. В данный период она, по сути дела, отсутствует на политической карте мира.

Новый расклад сил на мировой арене заставил Сталина внести весьма существенные коррективы в советскую военную политику. Он хорошо понимал, что в противоборстве с Соединенными Штатами крупнейшая в мире сухопутная армия, имевшая на вооружении десятки тысяч танков и артиллерийских орудий, почти бесполезна. Противник, находившийся далеко за океаном, был неуязвим. Огромный военно-морской флот и тысячи стратегических бомбардировщиков позволяли американцам избежать внезапного нападения и нанести сокрушительное поражение противнику, оставаясь вне зоны досягаемости его ответного удара.

Маршалы, убеждавшие Хрущева на рубеже пятидесятих-шестидесятых годов не сокращать сухопутную армию,



«Я думаю, товарищ Мао, нам не следует бояться третьей мировой войны, так как мы вместе будем сильнее, чем США и Англия... Если война неизбежна, то пусть она будет теперь»

в качестве аргумента приводили ему именно решения Сталина:

«После войны, когда американцы создали атомную бомбу, нам пришлось решать, как быть. Тогда Сталин не раз собирал Политбюро, и оно пришло к выводу — нет другого выхода, кроме как создать в Европе мощный бронетанковый кулак, который навис бы над ней. Да, американцы могли нанести нам тяжелый урон, сбросив атомные бомбы. А мы уничтожили бы Европу. По сути дела, мы сделали европейцев заложниками нашей, советской безопасности — пусть они удерживают США от ядерной агрессии против Советского Союза».

Надо заметить, что угроза ядерной войны мало беспокоила Сталина. Во время войны в Корее (1950—53), в письме к своему последователю Мао Цзедуну, лидеру китайских коммунистов, «вождь всех народов» достаточно четко изложил отношение к такой войне:

«Несмотря на свою неготовность к большой войне* США все же из-за престижа могут втянуться в большую войну, что неизбежно втянет в войну Китай, а вместе с ним втянется в войну и СССР, который связан с Китаем Пактом взаимопомощи.

Следует ли этого бояться? По-моему, не следует, так как мы вместе будем сильнее, чем США и Англия, а другие капиталистические европейские государства без Германии, которая не может сейчас оказать США какой-либо помощи, не представляют серьезной военной силы. Если война неизбежна, то пусть она будет теперь, а не через несколько лет, когда японский милитаризм будет восстановлен как союзник США и когда у США и Японии будет готовый плацдарм на континенте в виде лисынмановской Кореи».

В итоге, основу послевоенной советской военной стратегии составила теория массированного применения на Европейском ТВД танковых и механизированных войск при активной поддержке авиации. Для изоляции этого

* Очень интересное заявление, ведь советская пропаганда день и ночь твердила, что именно США постоянно стремятся развязать войну, а на самом деле, как видим, руководители СССР думали иначе. — *Авт.*



Вторая половина XX века была эпохой советско-американского противостояния на земле, в небесах и на море



Борьба с американскими авианосцами, изоляция Европейского ТВД была одной из приоритетных задач дальней авиации

ТВД извне, исключения возможности доставки резервов с американского континента планировалось использовать подводные лодки и быстроходные мощные крейсера. Новая кораблестроительная программа советского ВМФ предусматривала строительство не менее чем 500 подводных лодок, способных действовать в морях, окружающих европейский континент и в Атлантике, а также более 30 крейсеров типов «Свердлов» и «Сталинград». Оперативное развертывание подводных и надводных сил флота тоже требовало авиационного прикрытия.

Но для того, чтобы бронированный танковый кулак смел всех врагов на пути к берегам Атлантики, просто авиационного прикрытия было недостаточно. Требовалось полное господство в европейском небе. В отличие от своих маршалов и генералов, мысли которых были столь же простыми и короткими, как у деревянного Буратино, Сталин не забыл страшную катастрофу лета 1941 года, когда немцы всего за несколько дней практически полностью уничтожили советскую авиацию в западных военных округах. Именно это позволило им нанести серьезное поражение основным силам Красной Армии и подойти к Москве. Помнил кремлевский вождь и налеты германских бомбардировщиков на столицу, ощущение беспомощности и растерянности, возникавшее во время бомбежек.

События прошедшей войны убедительно доказали, что боевая авиация превратилась в одно из главных действующих лиц современной вооруженной борьбы, способное решать ее исход. Без завоевания господства в воздухе и организации эффективной авиационной поддержки действиям сухопутных войск любые наступательные операции на Европейском театре военных действий были обречены на неудачу. Отсюда вполне логичный вывод: основу мощи СССР должны составить «танковый меч» и «воздушный щит». Иначе говоря, связка: «танк — самолет» (под последним имелся в виду истребитель-бомбардировщик).

Следовательно, надо было срочно ковать мощный воздушный щит Отчизны. Тем более, что положение дел в советской военной авиации являлось весьма тревожным. Сталин и его приближенные знали, что с 1944 года в воздушных боях над Германией участвовали реактивные ис-

требители фирмы Мессершмидт (Me-163 и Me-262), по всем параметрам превосходившие поршневые машины. Более того, немецкие инженеры создали реактивные бомбардировщики Арадо-234, несколько экземпляров которых после оккупации Германии оказались в руках Красной армии.

Знакомство с авиационным наследием Третьего Рейха вызвало настоящий шок у советских авиаконструкторов и кремлевского руководства. Оказалось, что Советский Союз безнадежно отстал в разработке современной авиационной техники не только от США, но и от поверженной в прах Германии. Ничего подобного боевым, реально летающим реактивным машинам Люфтваффе, в СССР просто не существовало: отсутствовали также работоспособные реактивные двигатели для перспективных самолетов. Фактически, это была катастрофа.

Сталинский референт по вопросам авиации, он же авиаконструктор Александр Яковлев (1906—1989) в своих мемуарах следующим образом пытался объяснить отставание советской авиации от зарубежных конкурентов:

«На протяжении всей войны мы улучшали качества серийных самолетов, стремясь к тому, чтобы наши летчики всегда имели превосходство над неприятелем, и особенно в области истребительной авиации. Поскольку полное господство в воздухе было завоевано, нас, конструкторов, не особенно прижимали по части дальнейшего повышения боевых качеств самолетов.

Но, несмотря на то, что работой конструкторских бюро были довольны, конструкторы не раз говорили о том, что откладывать развертывание перспективных работ не следует, особенно в области реактивной техники. Еще в конце войны мы неоднократно ставили этот вопрос в наркомате. Однако каждый раз нам отвечали, что главное сейчас — обеспечить выпуск максимального количества боевых самолетов, удовлетворяющих по своим качествам фронт, а «перспектива подождет».

В этой цитате больше всего восхищает последний абзац, поскольку именно А.С. Яковлев занимал тогда должность заместителя наркома авиапромышленности по общим вопросам и довольно часто напрямую общался со

Сталиным. Так перед кем в НКАП он ставил вопросы? Перед самим собой? Одним словом, насчет реактивной техники он лжет.

Все остальное не вызывает сомнений. Налицо типичный советский подход: главное — выполнить и перевыполнить план по валу. Чем больше самолетов, тем лучше, беспощадно задавим врага количеством. Ну, а то, что больше половины советских самолетов погибает в летных происшествиях, это досадное недоразумение.

Даже беглое знакомство с историей послевоенного строительства Советской Армии создает впечатление, что политическое и военное руководство СССР не сделало *принципиальных выводов* из катастрофических событий 1941—42 годов. Оно по-прежнему считало, что в войне побеждает тот, у кого больше самолетов, танков, пушек и прочего железа. Данный факт лишний раз подтверждает высказывание Уинстона Черчилля, согласно которому «генералы всегда готовятся к прошлой войне». Полностью сосредоточившись во время войны на решении неотложных текущих задач, вождь и приспешники не обращали никакого внимания на перспективы развития военной авиации и прозевали наступление реактивной эры.

Сталин еще в 1942 году сделал вывод, который на десятки последующих лет лег в основу советской военной науки:

«Теперь судьбу войны будут решать не преходящие факторы, такие, как фактор неожиданности, но постоянно действующие факторы: стабильность тыла, моральный настрой солдат, качество и количество дивизий, вооружение армии и организационные способности командного состава армии».

Аналогичного мнения придерживались почти все генералы и маршалы, исходившие из допотопного принципа: «кашу маслом не испортишь». Печальный опыт лета и осени 1941 года, когда авиационный парк, создававшийся почти 20 лет, подвергся уничтожению всего за шесть месяцев, оказался в забвении. А ведь тогда более чем четырехкратное превосходство в числе боевых самолетов на глазах превратилось в пыль, что еще раз подтвердило старую истину: «воюют не числом, а умением». К этому мы добавим: «а также качеством».

Но и это еще не все. Сталинские маршалы и генералы, 90% которых вышли из крестьян, имели образование в объеме «начальная школа плюс краткосрочные курсы комсомола», зато были вооружены «самой передовой в мире теорией». Они демонстративно игнорировали принципиально новые виды оружия — ядерную бомбу и баллистические ракеты.

Эти полуграмотные невежи словно попугаи повторяли слова Сталина, сказавшего в 1948 году (когда у Советского



«Атомная бомба предназначена для того, чтобы запугать слабонервных, но она не может решить судьбу войны...»

И. В. Сталин.

Союза еще не было своего ядерного оружия), что он «не рассматривает атомную бомбу в качестве серьезной силы, каковой ее склонны считать некоторые политики. Атомная бомба предназначена для того, чтобы запугать слабонервных, но она не может решить судьбу войны, так как атомная бомба недостаточно эффективна для этого». Правда, когда он сам обзавелся этой «несерьезной силой» (первая советская атомная бомба была взорвана в 1949 г.), то быстро изменил свое мнение.

Западные эксперты следующим образом оценивали отношение тогдашнего высшего военного командования СССР к ядерному оружию: «После первого потока публикаций в 1945—46 гг. ни в открытых, ни в закрытых военных изданиях вплоть до 1954 г. вопросы, связанные с ядерным оружием, не обсуждались». Вся советская военная мысль в течение десяти послевоенных лет оставалась в русле рассуждений о пяти сталинских «постоянных оперативных факторах», сформулированных во время Великой Отечественной войны».

Только после смерти Сталина министр обороны Н.А. Булганин (1895—1975) издал директиву, предписывавшую «проводить исследование ядерного оружия и особенностей подготовки, проведения и обеспечения боевых действий в условиях использования этого оружия. Однако в результате такого исследования «лучшие умы» высшего военного руководства ограничились тем, что попытались приспособить принципиально новое оружие к своим старым взглядам и концепциям. Долгое время они считали ядерное оружие всего лишь «новым количественным выражением основного фактора в вооруженном конфликте — огневой мощи».

Многие советские военные авторитеты полагали, что запас ядерного оружия слишком мал для того, чтобы служить решающим средством ведения войны, следовательно, нет нужды осуществлять коренные преобразования в военном деле (в теории, уставах и наставлениях, в методах боевой подготовки).

Среди них преобладал взгляд, что главный упор в военном строительстве нужно делать на привычные системы вооружения — танки, артиллерию, самолеты, стрелковое

оружие и, разумеется, на постоянном изучении «бесценного опыта» прошедшей войны*.

Блеф — наше оружие

Прежде, чем продолжить рассказ о политике Сталина в военной сфере, ненадолго отвлечемся от послевоенной советской действительности, и трезво взглянем на баланс сил в середине двадцатого века.

Советская пропаганда долгие годы твердила народу о военной угрозе со стороны Соединенных Штатов и их союзников по НАТО, днем и ночью готовящих новую войну против СССР. Однако выше уже были приведены слова Сталина из его секретной переписки, свидетельствующие о том, что сами «пролетарские вожди» в эти сказки не верили. Более того, именно они их сочиняли.

Если американцы действительно хотели напасть на Страну Советов, то ничто не мешало им сделать это. Основу стратегической мощи США в начале 50-х годов составляла авиация — около полутора тысяч тяжелых бомбардировщиков плюс несколько тысяч ударных самолетов тактической и палубной авиации. Запас ядерного оружия насчитывал сотни единиц. СССР мог выставить в ответ лишь несколько сотен устаревших бомбардировщиков Ту-4, неспособных достигнуть американского континента, и несколько десятков ядерных бомб.

Чем реально Сталин мог угрожать президенту Трумэну? Ничем. Да, Советская Армия могла ураганом пройти по странам Западной Европы, но Америка находится за океаном. И если бы Белый дом решил нанести удар по СССР, вряд ли перспектива гибели миллионов европейцев удержала его от этого.

В последующие годы ситуация мало изменилась. К 1956 году советская дальняя авиация имела всего 22 стратегиче-

* Впрочем, подобные взгляды продолжали господствовать и через 25 лет после окончания войны. Возьмите, например, хрестоматию «Разведка в боевых примерах», изданную в 1972 году. О степени ее «современности» красноречиво свидетельствует подзаголовок: «Великая Отечественная война 1941—1945 гг.». — *Прим. ред.*

ских бомбардировщика, теоретически способных добраться до Америки. Подчеркнем слово «теоретически». Учитывая мощь военно-воздушных и военно-морских сил США, развитую систему базирования их авиации, шансов добраться до цели у двух десятков машин практически не было. Их сбили бы еще у берегов Норвегии либо над просторами Арктики.

Понимая это, Хрущев отказался от количественного наращивания стратегической авиации (Брежнев придерживался той же линии — число дальних бомбардировщиков около тридцати лет держалось на одном уровне, примерно полторы сотни). Ставка была сделана на межконтинентальные ракеты (в дальнейшем еще и на ракеты морского базирования).

Но все это было позже. До середины 60- годов советские вожди вынуждены были блефовать. Они грозить Америке кулаком, гоняли по Красной площади во время парадов макеты несуществующих ракет, рассказывали сказки о заводах, производящих их как сосиски, постоянно демонстрировали свою готовность идти до конца в случае военного противостояния.

Размещение советских ракет на Кубе — эпизод из той же оперы. От окрестностей Гаваны ракеты средней дальности Р-12 могли долететь до Флориды — упускать такой шанс, по мнению Хрущева, было никак нельзя. То, что это угрожало мировой ядерной бойней, его мало волновало — он был уверен, что «преимущества социализма и малая плотность населения в СССР» обеспечат победу.

Но и ракеты на Кубе тоже были блефом. Учитывая тот факт, что на подготовку ракет к пуску требовались несколько часов, тогда как американская разведка следила буквально за каждым движением ракетчиков, при малейшем подозрении на головы советских расчетов обрушились бы тысячи бомб.

Реальная возможность нанести США неприемлемый урон появилась только к концу 60-х годов, когда в результате беспрецедентно мощного рывка ракетно-ядерный потенциал СССР вырос в несколько раз (с 1966 по 1970 годы число межконтинентальных баллистических ракет увеличилось почти в четыре раза!).

Однако до паритета еще надо было дожить, а пока оставалось лишь блефовать.

Кто виноват, и что делать?

Вернемся, однако, к печальной действительности советской военной авиации образца 1945 года. В ее активе — победа над Германией, наличие большого числа боевых самолетов (не обращая внимания на то, что все они были поршневые, морально устаревшие, к тому же обладали небольшим ресурсом эксплуатации) и опытных летчиков, получивших солидный опыт ведения воздушной войны. В пассиве — отсутствие современной реактивной авиационной техники (даже в чертежах), сводившее на нет все перечисленные количественные показатели.

В нашем распоряжении практически нет свидетельств очевидцев тех событий, о которых идет речь. В советские времена генеральские и маршальские мемуары, как правило, обрывались на одной дате — 1945 год. Дальше история заканчивалась. О послевоенном состоянии советской авиации имеются отдельные короткие замечания в некоторых книгах, появившихся в годы горбачевской перестройки.

Так, в 1988 году вышла в свет книга маршала авиации Е.Я. Савицкого (1910—1990) «Полвека с небом», где упоминались послевоенные события. Мы к ней еще вернемся в нашем повествовании, а пока приведу его мнение об истребительной авиации войск противовоздушной обороны страны (командующим которой он стал в 1948 году):

«Она, с моей точки зрения, явно не отвечала в таком виде требованиям дня. В частях летали только на поршневых самолетах, причем, как правило, устаревших типов. Не лучше дело обстояло и в тех полках, которые за последнее время были переданы в войска ПВО из ВВС. Особую тревогу вселяло положение дел с летным составом... Летчик-истребитель — профессия молодых. А многим командирам эскадрилий в частях ПВО было 35—38 лет».

Своеобразно выглядел авиационный парк войск противовоздушной обороны, почти на две трети состоявший из американских и английских самолетов. Из имевшихся в 1945 году в частях ПВО 5047 истребителей, «иностранцев»

было 3313 (946 «Спитфайр», 844 «Китихок», 760 «Харрикейн», 682 «Аэрокобра», 54 «Кингкобра», 27 «Томагавк»). Обострение отношений с недавними союзниками лишили советскую авиацию поставок запасных частей, поэтому основным средством поддержания боеготовности стал «канибализм» — неисправные машины разбирали на запчасти. Но долго так продолжаться не могло.

В такой ситуации возникли, как это всегда бывает в России, два основных вопроса: «Кто виноват?» и «Что делать?»

Виновников авиационного упадка нашли быстро. В 1945—46 гг. на тюремных нарах оказалось почти все руководство наркомата авиапромышленности и ВВС — нарком Шахурин, главнокомандующий ВВС маршал А.А. Новиков (1900—1976) и многие другие*.

После определения и показательного наказания виновников, на повестку дня вышел второй, более актуальный вопрос — что делать? Здесь мнения новых руководителей авиапромышленности и авиационных генералов разошлись. Авиационные конструкторы по вполне понятным причинам настаивали на создании собственных реактивных самолетов, тогда как генералы, имевшие достаточно ясное представление о возможностях советского авиастроения и перспективах развития отечественной техники, предлагали копировать трофейные машины. При всей пропагандистской непривлекательности подобных действий, второй путь позволял получить реактивные самолеты в кратчайшие сроки.

Дадим слово непосредственному участнику описываемых событий, заместителю наркома авиапромышленности, авиаконструктору А.С. Яковлеву (он единственный из них оставил мемуары, поэтому так часто появляется на страницах нашей книги):

«В этот период времени была предпринята неудачная попытка подменить проведение радикальных мероприятий копированием в серии немецкого реактивного самолета Me-262. На одном из совещаний у Сталина в процессе обсуждения вопросов работы авиационной промышлен-

* Более подробный рассказ об обстоятельствах так называемого «авиационного дела» идет в следующей главе.



*Истребитель Як-3 + реактивный
двигатель Лито-004 = Як-15*



*Командующий истребительной авиации ПВО
генерал Е. Савицкий в кабине истребителя Як-15*

ности было рассмотрено предложение наркомата о серийном производстве захваченного нашими войсками трофейного реактивного истребителя «Мессершмитт-262». В ходе обсуждения Сталин спросил, знаком ли я с этим самолетом и каково мое мнение.

Я ответил, что самолет Ме-262 знаю, но запускать его у нас в серию было бы ошибкой, потому что это плохой самолет (оставим это утверждение на совести Яковлева — *Авт.*), сложный в управлении и неустойчивый в полете, потерпевший ряд катастроф в Германии... Я заметил также, что если будем копировать «Мессершмитт», то все внимание и ресурсы будут мобилизованы на эту машину и мы нанесем большой ущерб работе над отечественными реактивными самолетами».

Другой точки зрения придерживались практики, в частности, руководство научно-исследовательского института ВВС, где проходили испытания трофейные немецкие самолеты. По их итогам на свет появилось «Заключение...», один из пунктов которого, гласил: «Ходатайствовать... о постройке серии самолетов Ме-262 без всяких изменений в одноместном и двухместном вариантах с целью быстрой подготовки летного состава строевых частей Красной Армии и исследования вопросов аэродинамики, связанных с большими скоростями полета».

Противникам копирования «немца» все же удалось убедить Сталина сделать выбор в пользу создания собственных самолетов. Яковлев писал по этому поводу: «В результате обмена мнениями в правительстве предложение о копировании Ме-262 было отклонено... И как всегда, когда партия проводит большие принципиальные мероприятия в какой-либо области, были намечены меры по резкому подъему опытных и научно-исследовательских работ в авиации.

Один из видных государственных деятелей и организаторов отечественной оборонной промышленности М.В. Хруничев был назначен министром авиационной промышленности».

Все правда, только Александр Сергеевич забыл упомянуть, что другой «видный государственный деятель и организатор», бывший нарком авиапромышленности Шахурин

одновременно переехал на постоянное жительство в тюремную камеру, где рассказывал любознательным следователям о подробностях своей вредительской деятельности*.

Копировать Me-262 в СССР не стали, но двигатели всех первых советских реактивных истребителей имели немецкое происхождение. Деваться было некуда — свои не предвиделись даже в перспективе. А без надежных и мощных двигателей все старания конструкторов не имели смысла.

Потому первые советские реактивные истребители МиГ-9 и Як-15 оснастили трофейными немецкими турбореактивными двигателями Jumo-004 и BMW-003. И хотя оба самолета не отличались высокими летно-техническими характеристиками и надежностью, их запустили в серийное производство. Соответственно, копии немецких двигателей тоже пошли в серию. Правда, для приличия их замаскировали под обозначениями РД-10 и РД-20.

Когда они перестали удовлетворять требованиям советских авиаконструкторов, им на смену пришли лицензионные английские турбореактивные двигатели «Rolls-Royce Nene» и «Rolls-Royce Derwent». В Советском Союзе они получили обозначения РД-45 и РД-500. Именно они подняли в воздух более совершенные истребители МиГ-15 и фронтовые бомбардировщики Ил-28, составившие в начале 50-х годов основу авиационного парка советских ВВС.

При создании этих машин были также широко использованы доставшиеся в виде трофеев результаты немецких исследований в области аэродинамики, особенно стреловидных крыльев, поскольку в СССР ими никто серьезно не занимался. Не случайно многие авиационные эксперты указывают на заметное немецкое влияние в конструкции МиГ-15.

Проблему с дальними бомбардировщиками решили еще более радикально, большевистским методом «экспроприации экспроприаторов». Конструкторское бюро Туполева в кратчайшие сроки скопировало один к одному американский тяжелый бомбардировщик В-29 «Superfortress»,

* Впрочем, после 7-ми лет пребывания в тюрьме и в лагере Шахурина не только выпустили, но и сделали заместителем министра авиапромышленности. — *Прим. ред.*

оказавшийся в руках советских военных. В результате советская дальняя авиация получила стратегический бомбардировщик Ту-4, хотя морально устаревший (в США уже строили реактивные самолеты подобного класса, в том числе уникальное «летающее крыло» Джона Нортропа В-49), но все же способный достигать любые цели в Западной Европе.

Немного позже, в годы корейской войны, у Сталина вновь возникла идея скопировать еще одну американскую боевую машину — на этот раз реактивный истребитель «Sabre» (несколько сбитых в Корее самолетов доставили в СССР). Он показал в воздушных боях превосходство над МиГ-15 (вопреки утверждениям советской пропаганды — иначе зачем воспроизводить самолет, уступающий советским истребителям?). Было срочно создано специальное конструкторское бюро в Москве, но по неизвестным причинам «американца» в СССР производить не стали, использовали только в новых машинах отдельные элементы его конструкции.

В целом, первое послевоенное десятилетие (1945—55) стало временем копирования западной авиационной техники, что позволило в достаточно короткие сроки не только создать собственные реактивные боевые машины, но и наладить их массовое производство. В свою очередь, это позволило перевооружить на реактивную технику большинство строевых авиаполков. А воровать у буржуев у нас никогда за преступление не считалось.

Решив подобными пожарными мерами проблему перевооружения военной авиации, советское военно-политическое руководство взялось за организационные и кадровые мероприятия. Следствием непрерывного усиления роли авиации в военных действиях стало то, что статус ВВС в послевоенные годы постоянно возрастал. Например, в 1946 году была введена должность главнокомандующего ВВС — заместителя министра вооруженных сил СССР.

После ареста маршала Новикова, освободившуюся должность занял маршал авиации К.А. Вершинин (1900—1973). Через три года Сталин разочаровался в нем и сменил на маршала П.Ф. Жигарева (1900—1963). Забегая вперед, скажем, что в 1957 г. Хрущев вновь сделал Вершинина са-



Трофейные немецкие реактивные двигатели позволили летать первому советскому реактивному истребителю МиГ-9



Подняться в небо истребителю МиГ-15 помогли английские турбореактивные двигатели

мым главным начальником в авиации, и этот пост он занимал до 1969 года.

Волна кадровых чисток покатила сверху вниз. Свои посты теряли командующие воздушными армиями, авиационными дивизиями и полками. Им на смену приходили новые командиры, полные амбиций. Шло очередное «обновление крови», которые так любил периодически устраивать Сталин.

Штаб ВВС тогда же переименовали в Главный штаб ВВС, расформировали 18-ю воздушную армию (до 1944 года — АДД, авиация дальнего действия), и на основе ее управления и дивизий вновь создали Дальнюю Авиацию, но уже в составе трех воздушных армий: 43-й (Винница), 50-й (Смоленск) и 65-й (Хабаровск). На Сталина произвели большое впечатление действия американской и английской стратегической авиации в годы войны, поэтому он решил обзавестись собственными стратегическими воздушными силами.

Во фронтовой авиации решено было иметь следующие виды — истребительную, бомбардировочную, штурмовую и разведывательную авиацию. Многие авиационные полки и дивизии возвращались в это время из оккупированных стран Восточной Европы на территорию СССР, причем многие части были после возвращения расформированы.

Сталин, буквально помешавшийся на секретах и тайнах, приказал в 1949 году срочно поменять номера многих воздушных армий и авиационных дивизий.

Так, 1-я воздушная армия, выведенная на территорию Белоруссии, превратилась в 26-ю, 4-я ВА в Польше стала 37-й, самая мощная 16-я ВА, оставшаяся в Германии, спряталась под псевдонимом 24-й. Волна переименований захватила полки и дивизии.

Одновременно шло формирование новых воздушных армий, в состав которых входили имевшиеся в строю авиаполки и дивизии. Помимо стандартных воздушных армий смешанного состава, появившихся в годы войны, для противодействия потенциально возможным массированным налетам американской стратегической авиации, в ВВС и войсках ПВО на западном направлении появились четыре специализированные воздушно-истребительные армии (ВИА).



*Ветеран дальней авиации — бомбардировщик Ту-95
состоит на вооружении уже почти полвека*



*«Воздушная мощь Родины» — истребительная
авиадивизия в парадном строю*

Ими стали: 19-я ВИА (Северо-Западный округ ПВО); 25-я ВИА (Ленинградский военный округ); 32-я ВИА (Киевский военный округ); 78-я ВИА (Московский военный округ). Ни одна другая страна в мире не имела столь крупных авиационных соединений истребителей.

Многочисленные воздушные армии фронтовой авиации непосредственно подчинялись Главному командованию ВВС, а оперативно — командующим военными округами и Группами советских войск в странах Восточной Европы. Дислокация некоторых из них была следующей:

- ★ Группа советских войск в Германии — 24-я воздушная армия (бывшая 16-я);
- ★ Северная группа войск в Польше — 37-я воздушная армия (бывшая 4-я);
- ★ Южная группа войск (в Венгрии) — 59-я воздушная армия;
- ★ Северный военный округ — 22-я воздушная армия;
- ★ Прибалтийский военный округ — 30-я воздушная армия;
- ★ Белорусский военный округ — 26-я воздушная армия (бывшая 1-я);
- ★ Прикарпатский военный округ — 57-я воздушная армия (бывшая 14-я);
- ★ Киевский военный округ — 69-я воздушная армия (бывшая 17-я);
- ★ Одесский военный округ — 48-я воздушная армия;
- ★ Закавказский военный округ — 34-я воздушная армия (бывшая 7-я);
- ★ Туркестанский военный округ — 73-я воздушная армия;
- ★ Забайкальский военный округ — 45-я воздушная армия (бывшая 12-я);
- ★ Приморский военный округ — 54-я воздушная армия (бывшая 9-я).

Таким образом, в отличие от предвоенных лет, крупные группировки советской авиации разместились за пределами СССР, причем не только в Европе. Помимо немецких, польских, венгерских аэродромов, нашим летчикам пришлось осваивать китайские летные поля.

По просьбе Мао Цзедунa, оказавшегося беззащитным перед лицом налетов авиации Чан Кайши с Тайваня, в рай-



Долгое время бомбардировщики были единственными носителями ядерного оружия, но шансов прорваться к цели у них было мало



Последним самолетом советского производства, поступившим на вооружение восточно-европейских «братьев по классу», стал штурмовик Су-25

он Шанхая были отправлены 105-я истребительная авиационная дивизия, 29-й гвардейский истребительный авиополк, имевший на вооружении реактивные МиГ-15 и 351-й полк на поршневых истребителях Ла-11. Командующим Шанхайской группой ПВО был назначен генерал П.Ф. Батицкий (1910—1984).

В Порт-Артуре, где вновь разместилась советская военная база, базировался 83-й авиационный корпус, находившийся в оперативном подчинении у командующего 39-й общевойсковой армии. Задача противовоздушной обороны полуострова возлагалась на 153-й истребительную авиационную дивизию. В 1950 году отсюда отправились на войну в Корею первые советские авиополки.

Количественно и качественно выросла морская авиация. Если до войны в составе четырех флотов имелись лишь отдельные полки и эскадрильи самолетов различного назначения, то теперь счет пошел на дивизии. Поскольку на истребительную авиацию ВМФ была возложена задача противовоздушной обороны приморских районов, в ней увеличилось число истребительных частей.

Так, 5-й военно-морской флот (после войны Сталин разделил Балтийский флот на 4-й и 8-й, а Тихоокеанский на 5-й и 7-й флоты, тем самым увеличив на бумаге в полтора раза количество флотов) имел в своем составе 7-ю и 165-ю истребительные авиационные дивизии. Полки этих дивизий позже воевали в Корее.

Однако на Западе боевой потенциал советской авиации оценивали в тот период невысоко. Известный британский специалист в области авиации Эшер Ли считал, что «существует много причин, объясняющих то положение, что Запад сохраняет свое превосходство над Россией в области авиации и что Россия занимает оборонительное положение в воздухе. Основную массу выпускаемых в России самолетов составляют истребители. России потребуется много тысяч истребителей, чтобы противостоять угрозе со стороны стратегических бомбардировщиков НАТО.

Уже имеются признаки перенапряжения сил СССР в области авиации. Чтобы поставлять Китаю ежегодно в течение всей войны в Корею с 1951 по 1953 годы около 1500 реактивных истребителей (одномоторных и двухмотор-

ных), Россия была вынуждена замедлить модернизацию и оснащение военно-воздушных сил Чехословакии и Польши, которые являлись самыми лучшими в Европе из всех ее сателлитов».

Стратегическая авиация

Предметом особой заботы Сталина стала дальняя авиация, поскольку стратегические бомбардировщики Ту-4 являлись единственным в то время носителем ядерного оружия в советском арсенале. Конструкторскому бюро Туполева, хотя и с опозданием, удалось довольно удачно скопировать американскую машину В-29 и адаптировать ее для производства на советских авиапредприятиях.

Первой получила новые дальние бомбардировщики 13-я гвардейская тяжелая бомбардировочная авиационная дивизия, точнее, ее 185-й гвардейский авиаполк, дислоцировавшийся в Полтаве (в годы Второй мировой войны здесь базировались американские «Летающие крепости» В-17). Перевооружение полка было полностью завершено уже в мае 1949 года. За ним последовали другие, и через несколько лет на западном направлении, главным образом в Белоруссии и Украине, появилась мощная группировка тяжелых бомбардировщиков — носителей ядерного оружия.

Их основная боевая задача заключалась в уничтожении важнейших военных и промышленных объектов, в нанесении массированных ударов по политическим и экономическим центрам стран только что возникшего блока НАТО, по группировкам сухопутных войск, аэродромам и военноморским базам. Для базирования Ту-4 (соответственно, для увеличения их радиуса действия) планировалось также использовать аэродромы на территории стран Восточной Европы.

С целью отработки различных вариантов боевого применения стратегических бомбардировщиков, Ту-4 привлекали на многие учения, где они являлись «гвоздем программы». Так, на учениях на территории Белоруссии в 1952 г. главнокомандующий ВВС маршал П.Ф. Жигарев приказал командирам тяжелых бомбардировочных авиадивизий в дневных условиях выполнять полеты на высоте

не более 1000 метров, с обязательным проходом над пунктом управления, где находился министр обороны. На московское начальство эффектные пролеты десятков громадных бомбардировщиков произвели неизгладимое впечатление.

18 октября 1951 г. экипаж бомбардировщика Ту-4 под командованием полковника Уржунцева впервые в советских ВВС сбросил ядерную бомбу «Мария» (с зарядом РДС-3 мощностью 30 килотонн) на Семипалатинском полигоне. Испытания прошли успешно, но на вооружение бомба не пошла. Штатным вооружением Ту-4 в дальнейшем стали более совершенные ядерные бомбы «Татьяна» с зарядом РДС-4 мощностью 30 килотонн.

Несмотря на достигнутые успехи, советское руководство долгое время тревожил тот факт, что радиуса действия имевшихся на вооружении истребителей было недостаточно для сопровождения стратегических бомбардировщиков в их полете к целям на территории Западной Европы. Оборонительное вооружение Ту-4 не могло обеспечить надежной защиты от атак истребителей противника, поэтому на свет появился проект буксировки истребителей бомбардировщиками. Ведь так хотелось, чтобы для советской авиации не осталось недосыгаемых мест на европейском континенте.

Летом 1952 г. начались армейские испытания на аэродроме Зябровка под Гомелем. Пять бомбардировщиков Ту-4 171-го гвардейского тяжелого бомбардировочного авиационного полка 57-й бомбардировочной авиадивизии брали на буксир в воздухе истребители МиГ-15бис 439-го истребительного авиаполка 144-й истребительной авиадивизии. За два месяца были выполнены 142 сцепки в воздухе, истребители налетали на буксире почти 60 часов.

Однако командование ВВС все же решило, что подобный способ защиты бомбардировщиков на боевых маршрутах недостаточно эффективен и отказалось от него. Специальное оборудование, установленное на самолетах, демонтировали, а проблема так и осталась нерешенной до конца службы Ту-4 в ВВС.

Экипажи бомбардировщиков прекрасно понимали, что в случае войны почти все они погибнут в первом же боевом

вылете. Мощная группировка американской истребительной авиации, развернутая к тому времени в Европе, была в состоянии уничтожить абсолютное большинство советских тяжелых бомбардировщиков.

Однако огромная мощь ядерного оружия позволяла надеяться на то, что если к цели прорвутся даже единичные машины, ущерб от сброшенных ими ядерных бомб приведет к катастрофическим последствиям для противника. Шансы на успех повышало массированное применение бомбардировщиков в составе полков и дивизий.

Генеральной репетицией будущей ядерной войны стали печально знаменитые Тоцкие учения 1954 года. Тогдашние руководители министерства обороны решили проверить возможности ведения боевых действий в условиях реального применения ядерного оружия на полигоне в Оренбургской области. Маршалам и генералам хотелось лично убедиться в эффективности нового оружия массового поражения, посмотреть, так ли страшен черт, как его малюют. В качестве подопытных кроликов должны были выступить солдаты и офицеры сухопутных войск, летчики многочисленных авиационных частей.

Главная роль в учебной «ядерной войне» отводилась экипажу тяжелого бомбардировщика Ту-4 226-го тяжелого бомбардировочного авиационного полка, который должен был сбросить ядерную бомбу, взлетев с аэродрома в 680 км от полигона. Со стороны ВВС к учениям были привлечены 140-я бомбардировочная (Ил-28), штурмовая (МиГ-15бис), 119-я истребительная (86-й гвардейский, 157-й и 947-й истребительные авиаполки, истребители МиГ-17) авиационные дивизии и разведывательный полк (самолеты Ил-28 и МиГ-15бис).

Утром 14 сентября 1954 г. на наблюдательном пункте заблистали многочисленные звезды на погонах высокого начальства: руководил учениями лично маршал Жуков, здесь же присутствовали многочисленные представители министерства обороны, министры обороны стран Восточной Европы (Организация Варшавского Договора была создана только через год). Получив доклады от командиров соединений, привлеченных к учениям, Жуков дал команду на подъем в воздух бомбардировщика с бомбой на борту.

В 6.30 утра бомбардировщик взлетел с базового аэродрома и лег на боевой курс в сопровождении четырех самолетов-разведчиков Ил-28 (они предназначались для разведки погоды и киносъемки) и шести истребителей прикрытия МиГ-17. Его место на взлетной полосе немедленно занял резервный Ту-4, готовый в случае необходимости заменить основную машину. В 9.20 Жуков подписал протокол решения о нанесении ядерного удара и отдал команду сбросить бомбу.

В 9.33 на высоте 8000 метров бомба отделилась от самолета-носителя и устремилась к земле. Через 45 секунд на высоте 350 метров от земли произошел взрыв. Яркая вспышка была видна за десятки километров от эпицентра, а ударная волна настигла уходящий на максимальной скорости бомбардировщик и подбросила его на шестьдесят метров.

Уже через минуту после взрыва прозвучал «отбой» атомной тревоги, и личный состав 12-й гвардейской Мозырской Краснознаменной механизированной дивизии покинул укрытия, с интересом рассматривая растущий на глазах ядерный «гриб». Картину взрыва хорошо видели экипажи истребителей, находившихся в 30 километрах от эпицентра и бомбардировщиков Ил-28, которые были еще дальше — в 100 километрах.

На земле только началась артиллерийская подготовка атаки, а 140-я бомбардировочная авиадивизия в составе 86 самолетов Ил-28 под прикрытием 42 истребителей МиГ-17 с высоты 5000 метров уже наносила реальный бомбовый удар по опорному пункту «батальона американской армии». В цель попали 583 бомбы ФАБ-250 из 688 сброшенных, что, по оценке посредников, привело к уничтожению 44 процентов огневых точек противника и 25 процентов манекенов, изображавших «джи-ай».

При возвращении на аэродромы базирования, чтобы не нарушить общего боевого порядка, 39 бомбардировщиков Ил-28 и шесть МиГ-17 пересекли ствол ядерного «гриба». Видимость в этот момент составляла 100—300 метров, двигатели и оборудование самолетов работали нормально. Сколько рентген при этом получили экипажи, до сих пор остается военной тайной.



*Истребители МиГ-17 в 1954 году прошли крещение
ядерным взрывом*

Непосредственную авиационную поддержку на поле боя наступающим частям 12-й гвардейской механизированной дивизии оказывали штурмовики МиГ-15бис, в условиях ограниченной видимости действовавшие мелкими группами, чаще всего звеньями. При этом часть летчиков отбомбилась вне цели, стараясь избежать прохода через зону взрыва.

Обороняющиеся «американцы» попытались нанести контрудар, главная роль в осуществлении которого отводилась авиации: 30 штурмовиков МиГ-15бис действовали с пикирования, начиная его с высоты 2000 метров.

Помимо этих самолетов, на земле, в районе взрыва были расставлены 20 реактивных истребителей Ла-15, 22 штурмовика Ил-10 и два транспортника Ли-2. Среди них 37 машин получили повреждения различной степени тяжести, но пять Ла-15, находившихся в 2000 метрах от эпицентра, и три Ил-10 (3500 метров), остались целыми.

Маршалы и генералы оказались весьма довольны результатами учений. Ядерное оружие наглядно продемонстрировало свои большие возможности, танки и пехота ус-

пешно прошли через эпицентр взрыва, высокую эффективность показали все виды авиации.

На основании этих учений был сделан однозначный вывод: ведение боевых действий в условиях применения ядерного оружия вполне возможно и даже желательно, поскольку его использование значительно повышает боевой потенциал войск. Авиация убедительно продемонстрировала способность решать большинство боевых задач, отводимых на ее долю командованием.

Теперь требовалось распространить полученный опыт в войска, количественно и качественно нарастить ядерный потенциал советских вооруженных сил, особенно ВВС, поскольку бомбардировщики по-прежнему оставались в то время самыми «дальнобойными» носителями ядерного оружия.

Своеобразным полигоном для подготовки летчиков истребительной авиации и проверки боевых качеств самолетов-истребителей МиГ-15 стала корейская война. Через небо Кореи прошли многие истребительные авиаполки и дивизии ВВС, но подробный рассказ об этом конфликте впереди.

Заметим только, что товарищ Сталин из опыта корейской войны сделал весьма любопытный вывод, которым он поделился с китайским лидером Чжоу Эньлаем:

«Нужна твердость в отношениях с американцами. Китайские товарищи должны знать, что если Америка не проиграет эту войну, то Тайвань китайцы никогда не получат. Американцы — это купцы. Немцы в 20 дней завоевали Францию. США уже два года не могут справиться с маленькой Кореей (он забыл добавить — а также с Китаем и СССР, воевавшими вместе с корейцами и вместо них. — *Авт.*).

Какая же это сила? Главное вооружение американцев это чулки, сигареты и прочие товары для продажи. Они хотят покорить весь мир, а не могут справиться с маленькой Кореей. Нет, американцы не умеют воевать. Особенно после корейской войны потеряли способность вести большую войну. Они надеются на атомную бомбу, авиационные налеты. Но этим войну не выиграть. Нужна пехота, но пехоты у них мало и она слаба. С маленькой Кореей вою-

ют, а в США уже плачут. Что же будет, если они начнут большую войну? Тогда, пожалуй, все будут плакать».

Не стоит, конечно, слишком серьезно относиться к этим словам Сталина. Ему явно хотелось поднять боевой дух китайских товарищей, изрядно упавший в результате затянувшейся кровавой бойни, уносившей сотни тысяч жизней так называемых «китайских добровольцев». Иосиф Виссарионович хорошо представлял, какую роль в современной войне играет авиация, и для внутреннего пользования делал совершенно иные выводы.

Естественно, что громадное авиационное превосходство США никоим образом не устраивало кремлевское руководство, ведь планы у него были грандиозные и масштабные. Но для их осуществления одних только сухопутных войск, какой бы мощью они ни обладали, было недостаточно. Требовался воздушный щит, способный обеспечить надежное прикрытие ударным группировкам, поэтому в ход шли все доступные средства.

Вопросами противодействия американской воздушной мощи занимались в то время даже органы госбезопасности. Советский диверсант номер один, генерал Судоплатов, в своих мемуарах так описывал события тех дней:

«Берия дал мне указание подготовить в течение недели вместе с начальником военной разведки генералом армии Захаровым и маршалом Головановым, командовавшим специальной бомбардировочной



Любимец Сталина — командующий дальней авиацией главный маршал авиации А. Голованов

авиацией дальнего действия, доклад о мерах по нейтрализации американского стратегического превосходства в воздухе и проведению диверсий на ядерных стратегических объектах США и НАТО...

Маршал Голованов не согласился с нами. Он отметил, что в условиях войны, при ограниченных ресурсах, было бы реалистичнее предположить, что мы сможем нанести противнику не более 1—2 ударов по стратегическим сооружениям. И в этом случае следует атаковать не корабли на базах противника, а прежде всего уничтожить на аэродромах часть его мощных военно-воздушных сил, способных нанести ядерный удар по нашим городам».

Помимо обсуждения вопросов борьбы с американскими ВВС, военные и разведчики решили совместно проверить на прочность систему противовоздушной обороны НАТО: «Между тем я (Судоплатов — *Авт.*) посоветовался с маршалом Головановым относительно возможностей в нанесении воздушного удара по базам НАТО в Западной Европе. Я предложил осуществить пробный полет самолетов, способных атаковать стратегические объекты, и проверить, обнаружат ли их радары противника.

Дело в том, что мы уже получили от нашего агента, голландского офицера-летчика, прикомандированного к штаб-квартире НАТО, специальный прибор («свой-чужой»), определяющий принадлежность самолета на экране радиолокатора. Наш бомбардировщик-разведчик, снабженный этим устройством, вылетел из-под Мурманска в конце мая 1953 года и пролетел вдоль северной оконечности Норвегии, а затем Великобритании, приблизился к натовским стратегическим объектам на расстояние, достаточное для нанесения бомбового удара. Полет не был зафиксирован ПВО НАТО».

Благодаря разведке, советские ВВС могли преподнести противовоздушной обороне НАТО в случае войны неприятнейший сюрприз — операторы радиолокационных станций просто-напросто не смогли бы определить, где свои самолеты, а где советские. В колоде Сталина появился еще один козырной туз.

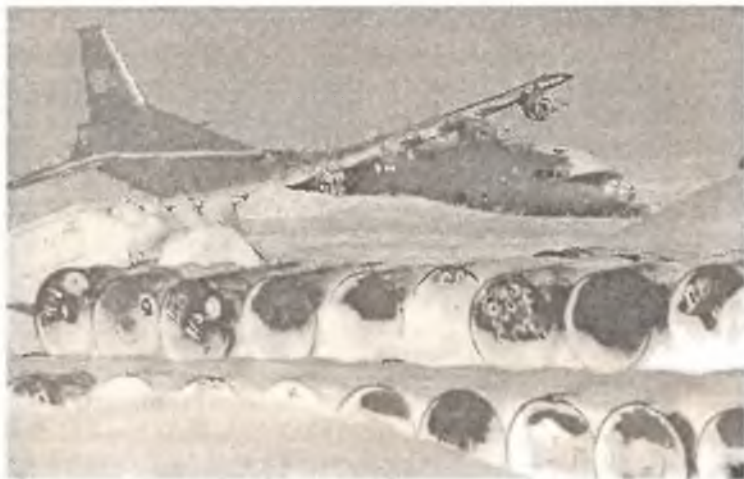
Советская авиация в конце 40-х годов начала активно осваивать совершенно дикие места, в первую очередь,

Крайний Север и Чукотку. Причина была очевидна — это единственный район базирования, стартуя с аэродромов которого дальние бомбардировщики Ту-4 могли достичь территории США. Поэтому на Сахалине, Камчатке и Чукотке развернулось строительство передовых аэродромов, сюда перебазировались авиационные полки и дивизии.

В августе 1949 г. на Сахалине была сформирована 95-я смешанная авиадивизия, в состав которой вошли 911-й истребительный полк (на поршневых машинах Ла-11) и 214-й гвардейский транспортный Красносельский полк, после чего она немедленно отправилась на Север, в Анадырь. Ее предназначением стало обеспечение действий дальних бомбардировщиков.

Условия для авиации здесь были крайне тяжелые: зима 10 месяцев в году, морозы до 45 градусов, короткий световой день, снег, метели. Чуть ли не ежедневно приходилось откапывать в снегу стоянки самолетов, взлетную полосу, что резко снижало боеготовность авиаполков.

После смерти Сталина новые кремлевские руководители от грандиозных планов вторжения на Аляску отказа-



*Самолеты увязли в снегах Чукотки, куда их загнал генералиссимус, руководствуясь фразой поэта:
«Отсель грозить мы будем...» американцу*

лись, части сухопутных войск отправились в более цивилизованные места, вслед за ними оставила дикий край и авиация. 95-я авиадивизия с одного края СССР перебрасалась на другой — в Белоруссию, по дороге превратившись в истребительную.

Были расформированы либо передислоцированы многочисленные авиационные части на Сахалине и Камчатке, поскольку после появления в полках дальней авиации стратегических бомбардировщиков Ту-95 с межконтинентальной дальностью полета, отпала прежняя необходимость в максимальном приближении аэродромов к территории противника. Поэтому на Дальнем Востоке остались только истребительные авиаполки ПВО.

Противовоздушная оборона

Наличие у американцев огромного флота стратегических бомбардировщиков, большого числа авианосцев и крупных группировок тактической авиации в непосредственной близости от границ СССР требовало всеобъемлющей реорганизации системы противовоздушной обороны страны. Необходимо было обезопасить ударные группировки, военно-промышленные центры и важнейшие коммуникации от вероятных, в случае крупномасштабного конфликта, ударов с воздуха*.

Выше уже приведено мнение генерала Савицкого о плачевном состоянии авиации ПВО в послевоенные годы. Такое положение дел не прибавляло оптимизма Сталину и его маршалам, еще помнившим о налетах немецких самолетов на Москву, Ленинград и другие крупные города.

Видимо, ни один вид вооруженных сил не подвергался так часто реформам и изменениям, как войска противо-

* Попутно отметим, что оценивая воздушную мощь Советского Союза, нельзя ограничиваться рассуждениями только о боевом потенциале ВВС. В вооруженных силах СССР, помимо ВВС, имелись: истребительная авиация войск ПВО, транспортно-десантная авиация воздушно-десантных войск и авиация военно-морского флота, общий самолетный парк которых лишь немного уступал численности ВВС.



Вооружение истребителей МиГ-9 выглядело впечатляюще, однако эффективность его оставляла желать лучшего

воздушной обороны. ПВО страны, созданной еще в 1932 году, за первые 25 лет своего существования (до 1957 года) возглавляли 18 начальников и командующих. К тому же, внутри самой системы ПВО в конце 40-х годов не было единства мнений по части организации и оперативно-тактических вопросов боевого применения сил и средств.

Например, вскоре после войны возникла оживленная дискуссия — что считать главным в войсках ПВО — зенитную артиллерию или истребительную авиацию. Назначение командующим войсками приграничной линии противовоздушной обороны бывшего главкома ВВС маршала Вершинина (одновременно его назначили заместителем главнокомандующего ВВС, что было понижением) усилило позиции авиаторов в войсках ПВО.

Первый послевоенный командующий войсками ПВО М.С. Громадин (1899—1962) так описывал ситуацию:

«У руководства истребительной авиацией и ряда лиц ВВС возобновились разговоры о том, что истребительная авиация в ПВО является главным родом войск. Это теория довоенная, во время войны не оправдавшаяся, но самое вредное, что главком ВВС и его штаб продолжают так считать до сего времени.

Для обоснования этой теории ее сторонники приводили абсолютные цифры сбитых истребителями во время войны самолетов противника, превышавших число сбитых зенитной артиллерией... У защитников данной теории возникла мысль организационного подчинения ПВО не командующему артиллерией, как было у нас, а командованию ВВС, как это имело место в капиталистических странах и в фашистской Германии».

Командование ВВС можно понять — авиационным генералам страстно хотелось, чтобы все, что летает, организационно входило в состав ВВС и подчинялось только им. Эта скрытая от посторонних взглядов борьба, то усиливаясь, то затихая, шла до последних дней Советского Союза, и продолжилась после его распада. К настоящему времени данная проблема решена в России, Украине и Белоруссии таким образом, что ВВС и ПВО объединены в одну систему.

Но во второй половине 40-х годов все только начиналось. Артиллеристы, в противовес авиаторам, считали, что приоритет должен принадлежать зенитной артиллерии. Был у них и влиятельный покровитель — командующий артиллерией Советской Армии маршал Н.Н. Воронов (1899—1968). По его инициативе Генеральный штаб издал

директиву, согласно которой все корпуса и дивизии ПВО переименовывались в зенитно-артиллерийские.

Это мероприятие еще больше усилило разброд и шатания в ПВО. Командиры дивизий и полков истребительной авиации стали все настойчивее доказывать необходимость их передачи в состав ВВС, так как не имели никакого отношения к артиллерии, хотели самостоятельности также проектористы и радиолокаторщики.

Масла в огонь подлило чрезвычайное происшествие, произошедшее в 1948 году. Летчик-истребитель авиации ПВО Бурченко (испанец по происхождению, привезенный подростком в СССР во время гражданской войны в Испании) на своем истребителе перелетел в Турцию, где попросил предоставить ему политическое убежище. Подробности дела доложили лично Сталину, свалив всю вину на летное командование. В воздухе запахло оргвыводами, с последующим продолжением в лубяньских подвалах.

Противостояние между ВВС и ПВО с каждым днем набирало обороты. Новый командующий ВВС Московского военного округа, сын вождя, генерал Василий Сталин потребовал передать ему лучшие аэродромы авиации войск ПВО — Кубинку, Клин, Калинин, Ржев, Подольск, Люберцы, — имевшие бетонированные взлетно-посадочные полосы и мощные узлы связи, для подготовки самолетов округа к воздушным парадом. Сталин-отец очень любил воздушные парады, которые при нем проводились по три раза в год: 1-го мая, в день авиации, 7-го ноября. Поэтому именно парады стали главной «боевой задачей» авиации МВО.

Главнокомандующий ВВС Вершинин (который через несколько лет по иронии судьбы сам стал командующим войсками приграничной линии воздушной обороны, а в 1953 году — командующим войсками ПВО страны) поддержал своего подчиненного, дополнительно потребовал благоустроенный аэродром ПВО в районе станции Насосная под Баку.

Конца этой «домашней» войне было не видно. В ход шли все средства. Так, генерала М.С. Громадина (1899—1962) обвинили в том, что он неправильно организовал базирование истребительной авиации ПВО. Дескать, он не

понимал, что ИА ПВО должна уничтожать самолеты противника на дальних подступах к охраняемым объектам, и разместил авиацию непосредственно возле крупных городов. За такое «вредительство» тогда можно было заплатить жизнью, не говоря уже о тюремном сроке.

В конце концов, вся эта мышьяная генеральская возня надоела Сталину, и в 1948 году по его требованию войска ПВО вывели из подчинения командующего артиллерией Советской Армии и официально объявили самостоятельным видом вооруженных сил. Главкомандующим назначили маршала Л.А. Говорова (1897—1955). Истребительную авиацию оставили в составе войск ПВО, «укрепив» новыми кадрами из ВВС. В частности, командующим истребительной авиацией стал бывший командир истребительного авиационного корпуса генерал Е.Я. Савицкий.

Новый главком сразу взялся за реорганизацию доставшегося ему запущенного хозяйства. Вся территория СССР была разделена на приграничную полосу и внутренние (тыловые) районы, с дроблением системы ПВО в приграничных и приморских районах по военным округам. Через три года, в 1951 году, были созданы войска воздушной обороны приграничной линии, подчиненные ВВС (как уже сказано, их возглавил маршал авиации Вершинин). Оборона объектов во внутренних районах возлагалась на войска ПВО страны.

Но уже через два года (в 1953 г.) войска воздушной обороны приграничной линии были ликвидированы, а руководство системой ПВО на всей территории СССР снова возложили на командующего войсками ПВО страны. Этот пост занял бывший главкомандующий ВВС маршал Вершинин (в 1957 г. он вернулся в ВВС, во второй раз за десять лет став их главкомом).

Устраивая многочисленные реорганизации, московские начальники и лично товарищ Сталин хотели сделать «как лучше». Но реально все это привело к еще большему снижению эффективности управления и боевой подготовки системы ПВО. Еще надо добавить несовершенство техники, состоявшей на ее вооружении (так, истребители не имели бортовых радиолокаторов, имевшихся у американцев и англичан еще в 1943—44 гг.; наземные РЛС обладали

весьма ограниченными техническими возможностями обнаружения воздушного противника). В итоге не вызывают удивления многочисленные полеты американских разведчиков и бомбардировщиков в Подмоскowie.

Народу, которому советская пропаганда ежедневно твердила о «закрытых на замок границах», об этом, естественно, не сообщали, хотя чужие самолеты регулярно летали, куда хотели. Более того, они сбрасывали диверсионные и разведывательные группы в Прибалтике и на Украине. Воздушные границы Страны Советов оказались с многочисленными воротами.

Воздушно – десантные войска

Для ведения крупномасштабных военных операций в Западной Европе, помимо гигантской группировки танковых войск, сосредоточенной в Восточной Европе и западных военных округах, были необходимы мощные воздушно-десантные войска, способные осуществить вертикальный охват обороняющегося противника, захватить или уничтожить важнейшие объекты в его тылу (склады ядерного оружия, аэродромы, узлы связи, командные пункты, стратегические мосты).

Несмотря на неудачный опыт применения парашютистов против немецких войск (ни Вяземская десантная операция, ни Киевская успеха не имели), Сталин по-прежнему верил в их потенциально большие возможности. Поэтому, не успела война закончиться, как началась большая перестройка ВДВ, затронувшая и авиацию.

10 июня 1946 г. на основании Постановления Совета Министров СССР появился приказ министра вооруженных сил о выводе воздушно-десантных войск из состава ВВС в подчинение непосредственно министра ВС, с включением их в состав войск резерва Верховного Главнокомандования. Десять гвардейских стрелковых дивизий были переформированы в воздушно-десантные, а для переброски и высадки им передали 5 авиатранспортных дивизий из состава ВВС.

Это были 1-я Сталинградская Краснознаменная, 3-я гвардейская Смоленская, 6-я гвардейская Таганрогская,

12-я Мгинская Краснознаменная и 281-я авиатранспортные дивизии. В то время они имели на вооружении транспортные самолеты DC-3 американского производства и их советский аналог Ли-2.

Воздушно-десантные корпуса (кроме 37-го) и дивизии разместили в западных районах СССР, поближе к вероятному противнику.

В Белоруссии находились: 8-й гвардейский воздушно-десантный Краснознаменный корпус (Полоцк); 103-я гвардейская воздушно-десантная Краснознаменная дивизия (Полоцк); 114-я гвардейская воздушно-десантная Венская Краснознаменная дивизия (станция Боровуха Витебской области).

В Эстонии: 15-й гвардейский воздушно-десантный корпус (Раквере); 104-я гвардейская воздушно-десантная дивизия (Нарва).

В РСФСР: 76-я гвардейская воздушно-десантная Черниговская Краснознаменная дивизия (Новгород); 38-й гвардейский воздушно-десантный Венский корпус (Тула); 106-я гвардейская воздушно-десантная Краснознаменная дивизия (Тула); 105-я гвардейская воздушно-десантная Венская Краснознаменная дивизия (Кострома).

В Украине: 39-й гвардейский воздушно-десантный Венский корпус (Белая Церковь); 100-я гвардейская воздушно-десантная Свирская Краснознаменная дивизия (Белая Церковь); 107-я гвардейская воздушно-десантная Первомайская Краснознаменная дивизия (Киев).

На Дальний Восток, в Приморский военный округ, отправились 37-й гвардейский воздушно-десантный Свирский Краснознаменный корпус (Монастырище); 98-я гвардейская воздушно-десантная Свирская Краснознаменная дивизия (село Покровка); 99-я гвардейская воздушно-десантная Свирская дивизия (станция Манзовка).

Рядом с десантниками разместились авиатранспортные дивизии, готовые в любой момент доставить их в тыл противника. Однако вскоре десяти дивизий Сталину показалось мало, поэтому в 1948 году были дополнительно развернуты еще пять воздушно-десантных и две авиатранспортные дивизии. В том же году на свет появилась уникальная, не имевшая аналогов в мире, воздушно-десантная

армия, объединившая все эти соединения (кроме 37-го воздушно-десантного корпуса и 1-й авиатранспортной дивизии — в силу географической отдаленности их передали в подчинение главнокомандующему войсками Дальнего Востока).

Но вскоре, после первого «головокружения от успехов», началось отрезвление. Учения и командно-штабные игры



Проведение десантных операций на европейском ТВД требовало надежного истребительного прикрытия

показали, что красиво выглядевшая на бумаге теория ведения на европейском ТВД широкомасштабной воздушно-десантной войны не подкреплена наличием соответствующего количества транспортных самолетов. Имеющегося парка транспортных самолетов было недостаточно для одновременной переброски даже одной воздушно-десантной дивизии! Такое положение дел с воздушными извозчиками обрекало десантников в случае войны на роль обычной пехоты, как это уже произошло в 1941—42 гг. Пришлось пересматривать прежние амбициозные планы.

Поэтому сразу после смерти Сталина, в апреле 1953 года, Управление воздушно-десантной армии реорганизовали в Управление ВДВ, а шесть дивизий во второй половине 50-х годов расформировали, так как транспортных самолетов для них по-прежнему не хватало. Использовать же десантников в качестве простой пехоты (что было обычным явлением в годы войны) теперь считалось неприемлемым ввиду отсутствия у них тяжелого вооружения.

Первые итоги

Авиационное строительство сталинской эпохи завершилось уже после смерти великого вождя. Финальным аккордом этой истории стало потрясающее по грандиозности замысла постановление Совета Министров СССР от 25 ноября 1954 г., предусматривавшее формирование, в дополнение к уже имевшимся, еще 39 новых бомбардировочных авиационных дивизий!

Но времена уже были не те. Во-первых, в воздухе запахло потеплением международного политического климата. Во-вторых, с каждым годом росла дальность полета ракет, все отчетливее просматривалась перспектива превращения их в основу военной мощи СССР. Очередной план грандиозного количественного наращивания ВВС так и остался на бумаге. Советскую авиацию ждали скорые, причем весьма серьезные потрясения.

А своеобразным памятником генералиссимусу — ярому любителю авиации и воздушных парадов — стали 94 авиационные дивизии Военно-Воздушных Сил, олицетворяв-

шие итог грандиозного послевоенного авиационного строительства в Стране Советов.

Сталин успел перевооружить советскую авиацию на реактивную технику, создал мощные авиационные группировки на европейском театре военных действий. Дальняя авиация держала под своим прицелом всю Европу, имела на вооружении десятки ядерных бомб.

Глава 2.

«ЕСТЬ ЧЕЛОВЕК — ЕСТЬ ПРОБЛЕМА...»

Маршал — авантюрист

После окончания войны Сталин, помимо обычных повседневных дел, вплотную занялся кадровыми вопросами. За несколько последних лет на политической и военной сцене Советского Союза появилось множество новых лиц, которых война вознесла на высшие командные должности. Старые соратники вождя почувствовали серьезную угрозу своим позициям со стороны молодых агрессивных выдвиженцев, стремящихся к власти.

На смену одной войне пришла другая — за близость к Сталину, за влияние в партии и государстве, за должности и чины. Сокращение вооруженных сил порождало ожесточенную конкуренцию среди генералов и маршалов, ведь командных должностей в Москве на всех не могло хватить. А идти на нижестоящие должности страсть как не хотелось. Поэтому в этой невидимой миру борьбе в средствах никто не стеснялся. В ход шли доносы, плелись интриги. Возникали и распадались коалиции (которые основывались только на одном принципе — «против кого»), каждый старался урвать себе кусочек власти и влияния.

Сам генералиссимус тоже любил подливать масло в огонь. Он считал, что постоянная грызня в ближайшем окружении весьма полезна с точки зрения его личной безопасности, ибо исключает возможность возникновения заговоров против него.

В военно-воздушных силах за годы войны также появилось много молодых амбициозных генералов и маршалов, почувствовавших вкус власти, и желавших ее приумножить. Но начальственных кресел, после проводимых сокращений, становилось меньше, чем претендентов на них. И началась война без правил.

Первой ее жертвой стал один из героев закончившейся войны, маршал авиации С.А. Худяков, в 1945 году командовавший 12-й воздушной армией Забайкальского фронта. 14 декабря 1945 г. за тысячи километров от Москвы, в Чите (столице Забайкалья) его арестовали сотрудники госбезопасности. Почти два года Худякова держали в тюрьме, не предъявляя обвинения, хотя допросы проводились регулярно: следователи добивались от него признания в связях с английской разведкой.

В ходе следствия всплыл на поверхность весьма неожиданный факт. Оказалось, что один из представителей высшего командного состава Красной Армии вовсе не тот человек, за кого он себя выдавал. Во всех анкетах Худяков писал, что он по национальности русский, родился 7 января 1902 года в городе Вольске, в рабочей семье. В общем, стандартное начало «правильной биографии» советского руководителя. А на самом деле он оказался армянином по национальности. Арменак Артемьевич Ханферянц родился в Нагорном Карабахе, и в годы гражданской войны, по невыясненным до конца причинам, заново сочинил свою биографию.

Этот факт в глазах следователей и Сталина, которому немедленно сообщили о неожиданном открытии, выглядел убедительным доказательством предательской деятельности маршала Худякова. Честному советскому человеку незачем скрывать свое прошлое и свою национальность! Поэтому 18 апреля 1950 г. военная коллегия Верховного суда СССР после ускоренного рассмотрения материалов следствия признала бывшего авиационного маршала виновным в измене Родине, и приговорила его к смертной казни. Смертную казнь, которую Сталин отменил в 1944 году, в это время «по просьбе трудящихся и профсоюзов», снова официально ввели в судебную практику.

Сталинская карательная машина работала как часы, поэтому приговор был приведен в исполнение на следующий день.

«Авиационное дело»

Маршал Худяков стал первой жертвой послевоенной авиационной драмы. Следующий ее акт имел место через несколько месяцев после ареста Худякова, в апреле 1946 года. Тогда на тюремные нары дружной компанией отправились руководители очень высокого ранга: народный комиссар авиационной промышленности А.И. Шахурин, главнокомандующий ВВС главный маршал авиации А.А. Новиков, главный инженер ВВС А.К. Репин, член военного совета ВВС Н.С. Шиманов, начальник главного управления заказов ВВС Н.П. Селезнев.

Так началось знаменитое «авиационное дело». Его основу составило обвинение в том, что авиапромышленность тысячами выпускала бракованные боевые самолеты, а командование ВВС безропотно принимало их, что приводи-



В 1946 году главнокомандующий ВВС А. Новиков сменил маршалский мундир на тюремную робу



Маршал-авантюрист С. Худяков, оказавшийся Арменаком Ханферянцем, был расстрелян в 1950 году

ло к многочисленным катастрофам, гибели летчиков и как следствие, к снижению боеготовности авиационных частей. Только бракованных истребителей Як-9 поступило в ВВС более четырех тысяч штук, несколько сотен из которых потерпели катастрофу, унеся жизни многих боевых летчиков.

Следователи рьяно взялись за дело. Уже через несколько дней после ареста появилось «Заявление министру Вооруженных Сил СССР И.В. Сталину от бывшего командующего ВВС, ныне арестованного Новикова», в котором тот признавался во всех смертных грехах:

«Я лично перед Вами виновен в преступлениях, которые совершались в Военно-Воздушных Силах, больше чем кто-либо другой.

Помимо того, что я являюсь непосредственным виновником приема на вооружение авиационных частей недоброкачественных самолетов и моторов, выпускавшихся авиационной промышленностью, я как командующий Военно-Воздушных Сил, должен был обо всем этом доложить Вам, но этого я не делал, скрывая от Вас антигосударственную практику в работе ВВС и НКАП... Все это происходило потому, что я сам попал в болото преступлений, связанных с приемом на вооружение ВВС бракованной авиационной техники».

Далее на нескольких страницах Новиков разоблачал многочисленные преступления маршала Г.К. Жукова, но поскольку этот аспект дела выходит за рамки данной книги, останавливаться на нем мы не будем.

Небезынтересно привести здесь версию «авиационного дела», изложенную генералом госбезопасности Судоплатовым:

«Абакумов, будучи главой военной контрразведки в 1945 году, сообщил о письмах летчиков, жаловавшихся на низкое качество самолетов. Когда его назначили министром госбезопасности, он по указанию Сталина возбудил уголовное дело против руководителей авиационной промышленности и Новикова, главкома ВВС, якобы скрывавших эти неполадки. Вопрос был весьма щекотливым.

Сталин пришел в ярость, когда его сын Василий, генерал ВВС, и Абакумов сообщили, что высшие чины авиаци-

онной промышленности преднамеренно скрывали дефекты оборудования, чтобы получать премии и награды... Следствие показало, что число авиакатастроф с трагическими последствиями искажалось. В основном все эти случаи приписывались ошибкам летчиков, а не недостаткам оборудования...

Когда Сталин на совещании высших чинов МГБ в июле 1946 года спросил Абакумова: «Вина Новикова и Шахурина доказана. Какую меру наказания вы предлагаете?» — тот без промедления ответил: «Расстрел».

— Расстрелять просто; сложнее заставить работать. Мы должны заставить их работать, — неожиданно сказал Сталин. Новикова и Шахурина арестовали, и Сталин потребовал получить от них признания для разоблачения военного руководства».

После смерти Сталина все участники «авиационного дела» были освобождены и реабилитированы, хотя многие обвинения против них имели под собой почву. Новиков в хрущевские времена всю вину за эти события возлагал на Василия Сталина, считая его главным виновником чистки в авиационных кругах.

Но чтобы ни говорили маршалы и генералы, фактом является то, что авиационная промышленность в годы войны в больших масштабах выпускала недоброкачественную продукцию.

Это не удивительно, если учесть, в каких условиях работали эвакуированные заводы, а также низкую квалификацию пришедших на производство новых работников, главным образом, женщин и подростков. К тому же любой начальник цеха и любой директор завода знал, что ждет его в случае невыполнения плана в условиях военного времени. Им было не до качества.

С военной приемкой всегда удавалось договориться, представители ВВС тоже понимали ситуацию, а главное, все были твердо уверены — бракованные самолеты в любой момент можно списать на боевые либо небоевые потери. Напомним, что по официальным данным Генерального штаба небоевые потери советской авиации в годы войны (45,2 тысячи самолетов) превышают потери в боях (43,1 тысячи) на 2,1 тысячи машин!

Подтверждение тому можно найти, в частности, в мемуарах авиаконструктора Яковлева. Он описывает случай, произошедший накануне Курской битвы, когда «полученные фронтом с восточных заводов Яки, составлявшие подавляющее большинство истребительных самолетов на Курском направлении, оказались небоеспособными. На «истребителях Як-9 обшивка крыльев стала растрескиваться и отставать. Произошло несколько случаев срыва полотна с крыльев самолета в полете».

Интересно, что одними из главных «вещественных доказательств» в ходе «авиационного дела» тоже являлись истребители Як-9. Несколько тысяч этих машин с серьезнейшими дефектами попали в части ВВС с одобрения командования, не решившегося поднимать шум. Авиационные генералы хорошо помнили о печальной судьбе предвоенного командующего ВВС П.В. Рычагова (1911—1941), осмелившегося на одном из заседаний во всеуслышание заявить Сталину: «Вы заставляете нас летать на летающих гробах!» (низкое качество авиационной техники постоянно было проблемой для ВВС), за что он вскоре заплатил жизнью.

Может, и в этот раз все бы обошлось, но в дело вмешалась большая политика. Куратором авиационной промышленности периода войны был Г.М. Маленков (1902—1988), в то время рвавшийся на верх политического Олимпа. Это раздражало его многочисленных конкурентов, которые не брезговали в выборе средств. «Авиационное дело» стало подарком для них, из которого они извлекли максимум возможного. Маленкову пришлось на время уйти в тень — отправиться в Среднюю Азию восстанавливать народное хозяйство.

Зато после смерти Сталина, когда Маленков одной из трех ключевых фигур в руководстве СССР (Маленков, Молотов, Хрущев), все пострадавшие тут же были освобождены и реабилитированы, с возвращением им прежних наград и званий, а на тюремные нары отправились Василий Сталин и многие костоломы МГБ. Бывшего главкома ВВС маршала

Новикова наградили новой должностью: в 1953—55 гг. он являлся командующим Дальней авиацией.

О судьбе бывшего наркома авиационной промышленности Шахурин советская «Военная энциклопедия» застенчиво сообщала: «в послевоенные годы на государственной работе». Оказывается, тюремные нары могут заменить начальственное кресло, а общение с сокамерниками является важным государственным делом.

Но все это было еще впереди, а во второй половине 40-х годов в ВВС после арестов возникла масса вакантных командных должностей, на которых вскоре появились новые лица. Принципы отбора на них были весьма субъективны, и чаще всего зависели от капризов вождя.

Кадры решают все

За какие заслуги командующим ВВС Московского военного округа стал самый молодой генерал Советской Армии Василий Сталин, объяснять не надо. В отношении других выдвиженцев действовали иные факторы.



Место посаженного в тюрьму главкома А. Новикова, в 1946 году занял маршал К. Вершинин



После смерти Сталина маршал С. Руденко уступил пост командующего дальней авиацией выпущенному из тюрьмы А. Новикову

Показательной в этом отношении была ситуация в войсках противовоздушной обороны страны. Маршал авиации Савицкий в своих мемуарах рассказывает, как он стал командующим истребительной авиации ПВО. 18 августа 1948 года генерал Савицкий, занимавший должность начальника Управления боевой подготовки истребительной авиации ВВС, во главе пятерки новых реактивных истребителей Як-15 демонстрировал высший пилотаж во время очередного воздушного парада в Тушино. После посадки его немедленно вызвали к Сталину:

«Переждав, пока стих гул самолетов, пролетавших после выброски парашютистов, Сталин негромко, будто совсем не заботясь, услышат его или нет, сказал:

— Мы тут посоветовались и решили наградить всех вас орденами Красного Знамени...

Но разговор, как выяснилось, еще не был закончен. Сталин чуть приметно улыбнулся и, теперь глядя только на меня, сказал:

— А вас, товарищ Савицкий, мы решили назначить командующим истребительной авиацией ПВО. Она будет перевооружаться на реактивные истребители, и там нужен человек, который сам владеет этой техникой и верит в ее возможности...

Вершинин (главнокомандующий ВВС) рассказал, как Сталин, наблюдая за нашим пилотажем, неожиданно спросил:

— Так кого мы планируем назначить на должность командующего истребительной авиацией ПВО?

Вершинин ответил, что есть две кандидатуры: оба командующие воздушными армиями, оба опытные военачальники. Но Сталин решил иначе:

— А я думаю, нужно назначить его — Савицкий, кажется? — сказал он, продолжая внимательно следить за пятеркой. — Предлагаю решить вопрос не откладывая: все, кто нужен для этого, находятся здесь. Я голосую «за»! Кто против?»

Естественно, все тоже были «за».

Так, в общем-то, случайный человек, кандидатура которого до парада даже не упоминалась в списке претендентов, оказался во главе всей истребительной авиации ПВО.

Никто не поинтересовался, соответствует ли Савицкий той должности, на которой он внезапно очутился. Достаточно было понравиться вождю.

Неудивительно поэтому, что во главе армии, министерств, других ведомств постоянно оказывались некомпетентные люди.

Тот же Савицкий это подтверждает: «На другой день, я, как договорились накануне, пришел к Вершинину. От него узнал, что в войсках ПВО много новых назначений... Большинство из общевойсковых командиров».

Далее генерал рассказывает о своей первой встрече с командующим войсками ПВО маршалом Говоровым, который, «поздравив меня с новым назначением, спросил:

— Вы знакомы со структурой ПВО?

Я честно признался, что не имею ни малейшего представления. Никогда прежде в этих войсках не служил и все, что знаю о них, знаю с чужих слов.



Во время воздушного парада 1948 года генерал Е. Савицкий на своем реактивном Яке взлетел на должность командующего истребительной авиацией ПВО



«Долгожитель» авиационного Олимпа маршал Н. Скрипко с 1950 по 1969 годы командовал Военно-транспортной авиацией

— А об авиации войск противовоздушной обороны имеете представление?

Похвастаться и тут было нечем. Правда, на прежней своей должности я имел некоторое отношение к вопросам боевой подготовки авиации ПВО, но какие стоят перед ней задачи, где она базируется, какова ее материальная часть — все это оставалось для меня тайной за семью печатями...

— Что ж, будем разбираться вместе. Я и сам плохо знаю эти войска, — с присущей военному человеку прямоотой подвел итоги Говоров».

Так что удивительного в том, что на Красной площади приземлился немец Руст? Один из краеугольных принципов коммунистической системы предполагал, что номенклатурному чиновнику можно смело доверить любой участок работы. Вооруженный самым передовым марксистско-ленинским учением, он справится с любыми задачами. Сегодня руководит баней, завтра — театром, послезавтра — школой. Точно так же и в армии, главное, чтобы имел погоны с большими звездами, а чем командовать — всегда найдется.

«Долгожителем» среди множества авиационных генералов и маршалов оказался только один человек. Им стал командующий транспортно-десантной и военно-транспортной авиацией маршал Николай Скрипко (1902—1987), занимавший эту должность почти двадцать лет, с 1950 по 1969 годы. Менялись кремлевские вожди, министры обороны, командующие ВВС и ПВО, но Скрипко оставался на своем посту. Завидное долголетие в советских условиях.

Глава 3. ПЕРЕВООРУЖЕНИЕ

Немецкий след

Как уже сказано выше, послевоенная сталинская эпоха стала временем грандиозного по своим масштабам и при этом минимального по срокам перевооружения авиации.

Уже в завершающем периоде Второй мировой войны участие в боевых действиях принимали серийные реактив-

ные боевые машины Люфтваффе, показавшие свое превосходство над поршневыми самолетами. Во второй половине 40-х годов процесс перехода на реактивную технику в ВВС США, Великобритании, Франции принял массовый характер. В воздух поднимались все более совершенные самолеты, авиационная промышленность выпускала их большими сериями, строевые части ВВС полным ходом осваивали новую технику.

Естественно, что Советский Союз не мог остаться в стороне от магистрального пути развития военной авиации. Отстать, упустить драгоценное время, означало потерять все. Военно-воздушные силы, как показала прошедшая война, превратились в один из решающих факторов достижения победы. Какими бы мощными ни были сухопутные войска и военно-морской флот, без соответствующей авиационной поддержки, без господства своей авиации в воздухе, они были обречены на огромные потери и в конечном итоге на поражение.

Сталин все это прекрасно понимал. Не имея могучей реактивной авиации, невозможно было претендовать на роль сверхдержавы, надеяться на победоносное распространение коммунизма по планете. Авиация главного потенциального противника — Соединенных Штатов — к этому времени весьма значительно превосходила советскую авиацию и количественно, и качественно. Требовались быстрые эффективные меры по преодолению отставания.

Выше уже шла речь о послевоенной сталинской политике в области авиации. Поэтому не станем повторяться, лучше обратимся к «железу» — к той боевой авиационной технике, что пришла на смену самолетам военной поры.

Первое, с чем столкнулись советские авиационные конструкторы, взявшиеся после войны за разработку реактивных боевых машин, стало «наличие отсутствия» надежных, доведенных до кондиции, турбореактивных двигателей.

Оставался один выход — копировать трофейную германскую технику, в первую очередь двигатели, поскольку немцы в годы войны сумели «довести до ума» несколько моделей совершенных по тем временам турбореактивных двигателей.

Александр Яковлев так описал печальную послевоенную ситуацию в своих мемуарах: «Я доложил (на совещании у Сталина — *Авт.*), что наиболее интересными и ценными для нас являются уже известные двигатели ЮМО и БМВ, под которые в то время строились наши первые реактивные истребители МиГ-9 и ЯК-15... Мы с Хруничевым (нарком авиапромышленности — *Авт.*) доложили о том, что главное для нас — это быстрее создание собственного реактивного двигателя.

С этой точки зрения немецкие двигатели ЮМО и БМВ, хотя и устаревшие и совершенно неперспективные (сплошной металл, только вот почему-то своего ничего такого вообще не было! — *Авт.*), могут быть все же полезны для накопления опыта полетов на первых наших реактивных самолетах. Их следует использовать как двигатели переходного периода, до отработки отечественных реактивных двигателей, работа над которыми в то время развевалась полным ходом».

Наплевав, таким образом, в колодец, из которого ему пришлось напиться, Яковлев на скорую руку переоборудовал свой истребитель Як-3, заменив поршневой мотор турбореактивным двигателем РД-10 (так у нас замаскировали немецкий Jumo-004), в результате чего на свет появился реактивный истребитель Як-15.

Примененная на нем реданная схема размещения реактивного двигателя значительно увеличивала аэродинамическое сопротивление, но зато дала возможность в кратчайшие сроки создать реактивный самолет, а это для Яковлева было главным.

Машина получилась весьма и весьма посредственной. Ее максимальная скорость была на 100 км/час меньше, чем у ровесника, самолета МиГ-9. По дальности полета Як-15 уступал в два раза достаточно примитивному «народному истребителю» Третьего Рейха «Хейнкель-162»: 500 км против 1000. Единственным ее достоинством (и то сомнительным) являлось то, что конструкция реактивного первенца ничем, кроме двигателя, не отличалась от привычных летчикам поршневых самолетов. Подобное обстоятельство значительно облегчало личному составу освоение новой техники.

Другой авиационный конструктор, А.И. Микоян (1905—1970), поступил более радикально. Он под более компактные немецкие двигатели BMW-003 специально построил оригинальный цельнометаллический моноплан с трапециевидным крылом. Два двигателя РД-20 (отечественный псевдоним BMW-003) размещались рядом друг с другом в нижней части фюзеляжа. В отличие от яковлевской машины, МиГ-9 имел вполне современное трехосное шасси с носовой стойкой и мощное вооружение: одну пушку калибра 37 мм и две калибра 23 мм.

Оба этих конструктора стремились стать авторами первого советского реактивного самолета, старались любой ценой обогнать конкурента. Но, несмотря на все их старания, МиГ-9 и Як-15 поднялись в воздух в апреле 1946 года практически одновременно. Для поднятия морального духа советского народа обе машины показали в полете на традиционном августовском воздушном параде в Тушино.

Но этому параду предшествовало трагическое событие — первая в Советском Союзе катастрофа реактивного самолета (если не считать разбившегося в 1942 году экспериментального ракетного истребителя БИ-1). После удачных экспериментальных полетов реактивных первенцев, 11 июля 1946 года на подмосковном аэродроме их показали высокому авиационному начальству.

Посмотреть на три реактивных самолета (планировалось показать в воздухе отечественные МиГ-9, Як-15 и трофейный «Хейнкель-162») приехали министр авиационной промышленности Хруничев, его заместитель Дементьев, конструкторы Яковлев и Микоян. Первым поднялся в небо «немец», его сменил Як-15, затем настала очередь МиГ-9, который пилотировал Алексей Гринчик.

Вначале все шло как обычно — взлет, проход на высоте 50 метров, но затем произошло неожиданное: у машины отвалился элерон. Далее дадим слово свидетелю, летчику-испытателю Игорю Шелесту:

«Вслед за этим МиГ медленно стал накреняться влево. Больше, больше... Что он, с ума сошел?! Хотелось еще верить, что он не к месту затеял на малой высоте классическую управляемую бочку... А сердце похолодело. И оборва-

лось совсем, когда из положения вверх колесами самолет наклонил нос и устремился к земле...

МиГ исчез за крышей отдаленного строения у железнодорожной ветки, чтобы почти в тот же миг вздыбиться к небу огромным черным облаком с кипящим пламенем внутри».

Несмотря на эту катастрофу, Сталин торопил с внедрением в ВВС реактивных самолетов, и уже в конце 1946 года началось серийное производство новых машин и поставка в войска для освоения летным составом. И вот здесь начались серьезные проблемы, суть которых выражает крылатая фраза: «хотели как лучше, а получилось, как всегда».

Желание конструкторов создать в кратчайшие сроки совершенную боевую машину с максимально мощным вооружением, столкнулось с айсбергом советской промышленности. Выяснилось, например, что конструкция МиГ-9 не соответствует существующему в авиационной промышленности уровню технологии серийного производства. Конструкторам пришлось с небес опуститься на грешную землю и срочно адаптировать свое детище к реальным условиям.

Генерал Е.Я. Савицкий так описывал сложившееся в конце сороковых годов положение дел с реактивными самолетами:

«Промышленность, как мы говорили, во всю клепала реактивные истребители. А летчики продолжали летать на поршневых... Дело доходило до того, что поступавшие с заводов новехонькие Як-15 или МиГ-9 загонялись на специально выделенные, отдельные стоянки, а в воздух поднимались машины, выпускавшиеся в годы войны.

Суть, разумеется, сводилась не к одной психологии. Немало имелось и других причин. Не хватало аэродромов с нужной длиной взлетно-посадочных полос... Грунтовые аэродромы — а их тогда было большинство — вообще оказались малопригодными. Требовались полосы с бетонным покрытием. При разбеге Як-15 и МиГ-9 засасывали в сопло мелкие камешки и земляную крошку, в результате чего нередко выходили из строя двигатели».



Только наличие мощной реактивной авиации, в сочетании с крупнейшими в мире сухопутными войсками, позволяло СССР претендовать на статус сверхдержавы



Конструкторское бюро Микояна на базе истребителя МиГ-9 разработало несколько модификаций: МиГ-9 УТИ (вверху), МиГ-9 ФР

Неприятным сюрпризом для командования ВВС стала необходимость полной модернизации всей инфраструктуры военной авиации: аэродромов, системы материально-технического снабжения, ремонта, радионавигационного обеспечения. Выяснилось, что построить реактивные самолеты мало — для них требуется совершенно иная, гораздо более сложная, чем прежде, система базирования и обеспечения.

Конечно, у этой ситуации был и положительный аспект: военная авиация поднималась на новую, более высокую, ступень развития. Теперь для базирования самолетов было уже недостаточно первого попавшегося луга, с которого они уходили в небо, а также механиков типа «народного умельца» с кувалдой в руках. Значительно повысились требования к пилотам, как в отношении здоровья, так и подготовленности (теоретической и практической).

Появление реактивных самолетов открыло новую страницу в истории отечественной авиации. Проблемы постепенно решались. Спецконтингент НКВД (то есть, заключенные) и солдаты ударными темпами строили новые аэродромы с бетонными ВПП; механики осваивали премудрости обслуживания капризных турбореактивных двигателей; летчики осваивали пилотирование скоростных машин.

Реактивные истребители можно было уже встретить на аэродромах западных военных округов и в Восточной Европе. В первую очередь новые машины поступали в авиаполки, базировавшиеся на передовых рубежах противостояния с Западом. Так, большинство из выпущенных авиапромышленностью 610 истребителей МиГ-9 поступило в соединения, базировавшиеся в западных районах.

Это были: 303-я истребительная авиадивизия 1-й воздушной армии (Кобрин; Белорусский военный округ); 309-я истребительная авиадивизия 7-й ВА (Далляр; Закавказский военный округ); 15-я гвардейская истребительная авиадивизия 14-й ВА (Городок; Прикарпатский военный округ); 5-я гвардейская истребительная авиадивизия 15-й ВА (Калининград; Прибалтийский военный округ; 3-я гвардейская истребительная авиадивизия 16-й ВА (Вюнсдорф; ГСВГ).



Поступившие в ВВС истребители МиГ-9 доставляли летчикам и особенно механикам массу неприятностей, будучи средоточием всевозможных дефектов

В Ярославле, недалеко от Москвы, базировался 177-й истребительный авиаполк 303-й истребительной авиадивизии, вооруженный истребителями МиГ-9. Одна авиадивизия МиГ-9 была отправлена в Китай для противодействия налетам авиации Чан Кайши. В дальнейшем она передала свои машины китайцам.

Впрочем, отношение строевых летчиков и механиков к реактивному первенцу Микояна было далеко от обожания. Позже в журнале «Авиация и космонавтика» один из них вспоминал:

«МиГ-9 был первенцем нашей реактивной авиации, и первенцем довольно капризным. Мы помучались с ним еще в Союзе, но там было легче. Помню, по первому сигналу примчатся представители завода-изготовителя, что-то подпилят, подточат, подгонят, устранят втайне от всех злополучный дефект.

А тут доходило порой до смешного — капот с одной машины не могли переставить на другую. Вот такая была подгонка... Крайне несовершенный, он не был подарком для

летчиков. Немало попортил крови и нам, технарям. Чего стоил один только запуск двигателей! Бывало, чем только не оживляли мы своих «уродцев»!»

Летчики строевых полков не хотели летать на необычных и капризных машинах, техники слабо разбирались в их конструкции. В результате реактивные истребители месяцами стояли на аэродромах, не поднимаясь в воздух. А там, где они летали, возникали другие проблемы.

После первых нескольких месяцев эксплуатации реактивных истребителей во фронтовой авиации, главком ВВС маршал Вершинин отправил в министерство авиационной промышленности гневное письмо. Перечислив многочисленные дефекты МиГ-9 (37 пунктов по самолету, 14 по двигателям РД-20) и Як-15 (71 пункт по самолету, 12 по двигателю РД-10), он сообщил о прекращении приемки от авиазаводов новых машин.

На последовавшем вскоре совместном совещании руководства ВВС и МАП, Вершинин снова потребовал от промышленности устранить все выявленные дефекты, подчеркнув, что невозможно использовать в боевой авиации самолеты с таким количеством недостатков. К тому же выяснилось, что МиГ-9 сложен в технике пилотирования, имеет недостаточную эффективность закрылков и тормозов, ненадежное вооружение, слишком большую длину разбега при взлете.

Стремление любой ценой выполнить производственный план приводило к тому, что нередко ВВС получали от промышленности самолеты без вооружения. Из-за отсутствия на авиазаводах пушек Н-37 и НС-23К, их устанавливали позже, уже в полках. Можно представить себе чувства строевых летчиков, получавших истребители, пушки к которым обещали привезти потом.

Командование ВВС продолжало требовать от МАП наведения порядка в производстве МиГ-9, но результатов не было. Поэтому в начале 1948 года оно снова отказалось принимать новые машины до устранения дефектов, к которым относились: ограничения при стрельбе их пушек на больших высотах, отсутствие катапультного сиденья, бронестекла и прицела. На заводы вернули 70 МиГ-9, уже поступивших на аэродромы, для проведения доработки.



Реактивные истребители МиГ-9 оказались сущим наказанием для технического персонала и летного состава

Бесконечные скандалы между ВВС и МАП по поводу истребителя МиГ-9 привлекли внимание даже такого «признанного авторитета» в военных делах, как министр государственного контроля Л.З. Мехлис (1889—1953), который направил в правительство доклад о поставке промышленностью дефектных истребителей МиГ-9. Дело запахло обвинением во вредительстве, что грозило большими неприятностями. Явственно назревало новое «авиационное дело».

Министр авиапромышленности Хруничев, хорошо помнивший о том, чем обернулось для его предшественника подобное обвинение, немедленно отправил Молотову, Булганину и Сабурову доклад, в котором пытался оправдать выпуск некачественных самолетов чрезвычайными условиями производства, и доказывал, что все недостатки устранены. В ответ маршал Вершинин снова обрушился на авиапромышленность с упреками в том, что она продолжает выпуск недоброкачественных истребителей.

После долгих ожесточенных споров, стороны все же пришли к компромиссу: самолет новый, строится в условиях острого дефицита времени, что и стало причиной выявленных недостатков. Теперь надо совместно их устранять.

Подобное заключение устраивало всех: конкретных виновных нет, просто так сложились обстоятельства.

Повторять судьбу Новикова и Шагурина никому не хотелось, поэтому серийное производство МиГ-9 свернули в 1948 году, а через два года 372 машины из 598 поставленных ВВС, подарили китайскому кормчему Мао Цзедуну, избавившись наконец от головной боли. Можно только догадываться, насколько благодарны были китайские летчики «старшему брату» за столь щедрый подарок.

Як-15, значительно уступавшие по своим характеристикам истребителям Микояна, использовались в основном для переучивания летного состава на реактивную технику (как уже сказано, их оборудование практически не отличалось от установленного на поршневых самолетах Як-3). Их выпустили всего около 300 штук, хотя летчикам и механикам он нравился своей простотой и привычностью.

Дальнейшим развитием истребителя Як-15 стал самолет Як-17, у которого появилась носовая стойка шасси. По своим летно-техническим характеристикам он лишь незначительно отличался от своего предшественника, поэтому использовался в основном для обучения личного состава.

Небольшое количество Як-17 передали странам «народной демократии», дабы и они познакомились с реактивными машинами. Яковлев построил еще несколько истребителей реданной схемы. Следуя тактике «малых шагов» он бесконечно совершенствовал не самый удачный самолет. Только в начале 50-х годов, окончательно убедившись в том, что выбранный путь завел в тупик, конструктор перешел к новым схемам.

Создание и освоение строевыми летчиками истребителей МиГ-9 и Як-15 стало первым робким шагом советских ВВС в реактивную эру. Но, сказав «А», требовалось идти дальше. Примитивность конструкции и использование устаревших трофейных двигателей привели к быстрому моральному старению реактивных первенцев. Резервов для модернизации они не имели.

Истребители

Решив тактическую задачу — внедрив в военную авиацию реактивные самолеты, переломив скептическое отношение к ним летчиков и технического состава, руководите-



Несколько десятилетий летчики стран Варшавского Договора учились летать на учебных самолетах МиГ-15УТИ



*Хорошему человеку ничего не жалко! Поэтому в 1950 году две трети истребителей МиГ-9 подарили Мао Цзедуну!
Теперь головная боль началась у китайцев*

ли авиационной промышленности и ВВС оказались перед более сложной стратегической задачей. Надо было вооружить авиаполки техникой, не уступавшей по боевым качествам самолетам США.

Однако решению этой проблемы мешало все то же обстоятельство — отсутствие надежных турбореактивных двигателей с большой тягой. Все попытки отечественных конструкторов создать их успеха не имели. Немецкие к тому времени морально устарели. Использование их для строительства новых самолетов исключалось. Опять возник традиционный русский вопрос: что делать?

Руководство министерства авиапромышленности выбрало простейший путь. Оно предложило купить новейшие английские турбореактивные двигатели Rolls Royce «Nene» и Rolls Royce «Derwent», которые в то время были одними из лучших в мире. Сталин одобрил предложение самолетостроителей, и в Великобританию отправилась торговая делегация с большими полномочиями.

Самое интересное в этой истории то, что «вероятный противник» в лице Соединенного Королевства охотно продал за «железный занавес» стратегически важные двигатели, и даже лицензию на их производство в СССР. Вот тебе и «крестовый поход против коммунизма». Крестоносцы сами, как могли, укрепляли военную мощь противника.

Получив в свое распоряжение новейший продукт западной технологии в области двигателестроения, советские конструкторы дружно взялись за разработку новых боевых машин, способных усилить «обороноспособность социалистического лагеря». Самыми известными самолетами с английскими двигателями стали истребитель Микояна МиГ-15 и фронтовой бомбардировщик Ил-28.

Конструкция МиГ-15 была революционной для советского самолетостроения. Многие западные авиационные эксперты утверждают, что она базировалась на разработках немецких авиаконструкторов, попавших в руки советских специалистов. Истребитель имел стреловидное крыло, невиданное ранее в СССР на серийных машинах и герметичную кабину пилота с катапультируемым креслом.

На самолете стоял один турбореактивный двигатель РД-45 (лицензионный английский Rolls Royce «Nene») с



Огневую мощь МиГ-15 снижали низкая скорострельность и малый боекомплект установленных на нем пушек

тягой 2270 кг. Вооружение осталось такое ж, что у МиГ-9: одна пушка калибра 37 мм и две калибра 23 мм. Была предусмотрена подвеска под крыльями дополнительных топливных баков или авиабомб.

Несмотря на наличие трех автоматических пушек, огневая мощь МиГ-15 в значительной мере ограничивалась низкой их скорострельностью (что в скоротечном воздушном бою, когда противник находится в зоне огня считанные секунды, было крупным недостатком) и малым боекомплект (40 снарядов на ствол).

Тем не менее, производство МиГ-15 было поставлено на поток. Всего за несколько лет заводы построили свыше 11 тысяч истребителей данного типа! Именно они стали основой фронтовой авиации и истребительной авиации ПВО.

Но боевое применение МиГ-15 в Корейской войне против американских истребителей «Sabre» показало острую необходимость создания нового самолета, поскольку имеющиеся машины не могли на равных соперничать с американцами.

Интересно в этом контексте мнение противника. Непосредственный участник корейской войны, полковник американских ВВС Г. Тинг, сбивший здесь 16 самолетов, считал, что «реактивный истребитель МиГ-15 обладает некоторыми преимуществами, однако я не думаю, что его вооружение и прицел позволяют реализовать тактико-техни-

ческое превосходство этой машины. Эффективность наших истребителей определяется вооружением и прицелом с радиолокационным дальномером.

«Миги», казалось бы, вполне могут выполнять задачи по перехвату воздушных целей. Мы установили, что это прочный самолет с немногими конструктивными ограничениями. Этот самолет страшен, если управляется хорошим инициативным летчиком, способным максимально использовать его высокие характеристики. Он может, не разрушаясь, выдержать много пробоин от огня 12,7-мм пулеметов. Самолет имеет хороший радиус действия, который можно увеличить за счет применения сбрасываемых топливных баков. Однако модифицированный и усовершенствованный вариант истребителя F-86 является конструктивно лучшим самолетом и отличным перехватчиком».

Советские летчики, лучше американцев знавшие о недостатках машины, требовали от конструкторов увеличить скорость истребителя, поэтому именно этот показатель стал основным при разработке модернизированного варианта МиГ-15.

Летом 1949 года новый истребитель, получивший наименование МиГ-17, успешно прошел испытания и был принят на вооружение. Его основным отличием от предшественника стала увеличенная на 10 градусов стреловидность крыла (теперь она составляла 45 градусов), позволившая увеличить максимальную скорость полета. Шасси, система управления, оборудование, кабина пилота и вооружение (три пушки — одна 37-мм и две 23-мм) практически не отличались от МиГ-15.

Двигатель ВК-1А тягой 2740 кг обеспечивал скорость 1094 км/час на высоте 2000 метров. За две с половиной минуты МиГ-17 набирал высоту 5000 м, дальность полета составляла 1290 км (с подвесными баками — 2060 км). В дальнейшем на машину установили двигатель ВК-1Ф с тягой 3380 кг, в результате чего он стал первым серийным советским самолетом, летавшим со скоростью звука.

Но при этом радиоэлектронное оборудование истребителя осталось практически без изменений, что в значительной мере снижало шансы советских летчиков на успех в



*Испытательным полигоном для МиГ-15 стала
корейская война, а главным противником —
американские истребители F-86*



*После краха социализма самолеты МиГ-15 стали
модной игрушкой на Западе — любители авиации
скупали их по всему миру*

бою с американскими истребителями. Опыт Кореи это подтверждал.

Несмотря на довольно высокие летно-технические характеристики МиГ-17, Сталин распорядился не отправлять их в Корею, видимо опасаясь, что они могут попасть в руки американцев. Потому с модернизированными «Сейбрами» на завершающем этапе войны советские летчики сражались все на тех же МиГ-15, к тому времени морально устаревших.

Истребителям МиГ-17 в перспективе отводилась роль сюрприза для американской авиации в случае крупномасштабного вооруженного конфликта в Европе. Поэтому ни на один день не прекращалась работа по дальнейшему совершенствованию самолета, в первую очередь его радиоэлектронного оборудования.

Вариант МиГ-17П мог перехватывать вражеские самолеты днем и ночью при отсутствии видимости. Для этого он имел на борту радиолокационную станцию РП-1 «Изумруд», сопряженную с прицелом АСП-3Н. После установки форсированного двигателя его максимальная скорость возросла до 1120 км/час, а скороподъемность в два раза. Вооружение МиГ-17 ПФ состояло из трех 23-мм пушек НР-23. В дальнейшем на истребителе МиГ-17ПФУ появились первые управляемые ракеты класса «воздух-воздух».

Масштабы производства первых советских реактивных истребителей поражают своим размахом. Всего за несколько лет авиазаводы построили 11073 самолета МиГ-15. Документацию на их производство передали также «странам народной демократии», которые тоже должны были внести свой вклад в победу над мировым империализмом. В Чехословакии выпустили почти три с половиной тысячи истребителей и учебно-боевых машин под обозначением S102, S103. Польская промышленность выдала «на гора» еще тысячу самолетов Lim-1 и Lim-2.

Чуть меньше построили МиГ-17. Авиационные заводы в Горьком, Комсомольске-на-Амуре, Куйбышеве, Новосибирске и Тбилиси собрали 7999 (почему не выпустили еще один — для ровного счета?) истребителей различных модификаций. Не остались в стороне «народные демократы». Чехи произвели 457 машин, поляки 540, даже китай-



Уже начиналась ракетная эпоха, а основным вооружением истребителя МиГ-17 оставались три автоматические пушки. Попытка оснастить их ракетами РС-1У закончилась неудачно



Радиолокационный прицел РП-1 истребителя-перехватчика МиГ-17П имел малую дальность обнаружения воздушных целей и не мог захватывать их на малых высотах

ские «братья» обзавелись собственной авиапромышленностью, которая выпустила 767 МиГ-17.

Бомбардировщики

Реактивная техника появилась и в бомбардировочной авиации. 8 июля 1948 года в воздух поднялся первый советский реактивный фронтовой бомбардировщик Ил-28 конструкции С.В. Ильюшина (1894—1977) с двумя двигателями РД-45 (лицензионная копия английского «Нин»), которые позже заменили отечественными ВК-1.

Его путь в авиаполки ВВС оказался непростым. Пришлось выдержать конкурентную борьбу с Ту-14, аналогичным по назначению бомбардировщиком А.Н. Туполева (1888—1972), который имел большую дальность полета, но оказался значительно сложнее в производстве и эксплуатации.

Дискуссия о том, какой самолет принимать на вооружение затянулась. Окончательное решение принял лично Сталин, в мае 1949 года приказавший запустить в серийное производство машину Ильюшина.

В качестве утешительного приза Туполеву дали заказ на переоборудование Ту-14 в торпедоносец для авиации ВМФ. С 1951 года ими вооружили 9-й и 1941-й морские торпедоносные авиаполки Северного флота и 567-й МТАП Тихоокеанского флота.

После решения вождя три крупнейших авиазавода в Москве, Воронеже и Омске начали серийное производство бомбардировщиков Ил-28, а конструктора наградили Сталинской премией. В общей сложности за шесть лет удалось выпустить 6316 машин. Были периоды, когда завод № 30 в Москве строил более 100 самолетов в месяц!

Нормальный взлетный вес первого советского реактивного бомбардировщика достиг 18400 кг, дальность полета с крейсерской скоростью 700 км/час была 2400 км. Нормальная бомбовая нагрузка — 1000 кг (максимальная — 3000 кг) бомб на внутренней подвеске. Варианты: одна ФАБ-3000М46; одна ФАБ-1500М46; четыре ФАБ-500М46; восемь ФАБ-250М46; 12 ФАБ-100. Оборонительное вооружение — четыре 23-мм пушки НР-23.

Первые серийные бомбардировщики поступили в авиационный полк ВВС Московского военного округа. Переучивание летчиков на новый самолет шло очень быстро. 1 мая 1950 года во время традиционного парада над Красной площадью прошел строевой бомбардировочный полк подполковника А. Анпилова, продемонстрировав многочисленным зрителям, в том числе иностранным военным атташе, новейший советский бомбардировщик.



Бомбардировщики Ил-28 пользовались любовью летчиков за простоту и надежность



Советская авиапромышленность не могла обеспечить нужным количеством самолетов всех желающих. Поэтому серийное производство Миг-17 было налажено в Польше, Чехословакии и Китае



*Учебный вариант фронтового бомбардировщика
Ил-28, самолет Ил-28У*

Самолетами Ил-28 в первую очередь оснащали бомбардировочные авиаполки западных военных округов, расположенные вблизи границ вероятного противника. Уже в начале 50-х годов ими были перевооружены 132-я бомбардировочная Севастопольская Краснознаменная авиадивизия в Черняховске, 63-я БАД в прикарпатском Стрые, 32-я БАД в Староконстантинове.

Появились Ил-28 и за границами СССР. Например, их получила 177-я гвардейская бомбардировочная Черкасская Краснознаменная авиадивизия Особого корпуса советских войск в Венгрии. Небольшое количество Ил-28 в варианте торпедоносца поступило также в авиацию ВМФ (943-й минно-торпедный авиаполк Черноморского флота, 1531-й МТАП Балтийского флота, 574-й МТАП Северного флота).

На протяжении всех 50-х годов первый серийный реактивный бомбардировщик Ильюшина оставался основным самолетом советской фронтовой бомбардировочной авиации. Он благополучно дожил до хрущевских сокращений вооруженных сил, когда сотни еще вполне исправных и боеспособных машин пошли на металлолом.

Ворованная мощь

Однако, помимо фронтовых бомбардировщиков, советским ВВС требовались самолеты с большим радиусом дей-

ствия, способные достигать любой цели на европейском континенте. Работа над советской ядерной бомбой приближалась к финишу, поэтому требовался носитель, способный доставить ее к цели. Ракетное оружие находилось в зачаточном состоянии: на полигоне Капустин Яр советские специалисты запускали трофейные немецкие ракеты «Фау-2», переименованные в Р-1, но дальность их полета составляла всего лишь около 100 километров, что было явно недостаточно. Надежда оставалась только на авиацию.

В предыдущие годы в СССР построили только одну крылатую машину подобного класса — дальний бомбардировщик Пе-8, не получивший широкого распространения. Теперь же речь шла о реактивном самолете с большим радиусом действия, но довольствоваться на первом этапе пришлось машиной, оснащенной поршневыми двигателями.

В мемуарах авиаконструктора Яковлева имеется довольно интересный пассаж о путях развития отечественной авиации:

«Когда в конце 1945 — начале 1946 года обсуждалась судьба послевоенного развития нашей авиации, и предстояло решить вопрос — пойти ли нам по пути копирования трофейного реактивного истребителя «Мессершмитт» или создавать оригинальные отечественные конструкции — Сталин твердо поддержал курс на развитие реактивной авиации собственными силами».

Все бы хорошо, да только товарищ Сталин в это время задумал обзавестись собственным стратегическим бомбардировщиком, тем более, что в распоряжении советских специалистов оказались несколько американских машин В-29, совершивших вынужденные посадки на Дальнем Востоке после бомбардировок Японии.

Как вспоминал сотрудник Туполева Леонид Кербер, «когда началась «холодная война», у Сталина возникла мысль, а не следует ли, чтобы быстрее перевооружить нашу авиацию машинами, отвечающими современным требованиям к их начинке, попытаться воспроизвести В-29 и все его оборудование у себя? С Туполевым, Ильюшиным и Мясичевым провели доверительные беседы. Ильюшин от задания отказался сразу. Сказал — никогда такими круп-

ными машинами не занимался. Мясищев и Туполев согласились. Выбор пал на Туполева». Надо заметить в связи с этим, что именно Мясищев явился инициатором копирования «пленного американца». В 1945 году он направил письмо с соответствующим предложением Сталину, но его лавры достались другому.

Условия Сталина были предельно жесткими: на копирование американской машины и постройку советского аналога отводилось всего два года, при этом запрещалось вносить в конструкцию какие-либо изменения. Видимо, Сталин был уверен — дай отечественным инженерам волю, они так «улучшат» заморский В-29, что он от земли не оторвется.

Цели и сроки были определены летом 1945 года: советский стратегический бомбардировщик должен участвовать в воздушном параде в августе 1947 года. Работа закипела. С Дальнего Востока в Москву срочно перегнали три отремонтированных американских В-29, где одну машину разобрали для изготовления чертежей, вторую использовали для обучения летчиков и обслуживающего персонала, а третью оставили как эталон.

Первое знакомство советских инженеров с В-29 произвело на них неизгладимое впечатление — это был самолет с другой планеты, построенный по абсолютно иной, недосягаемой, казалось, технологии.

При разборке и выполнении чертежей сразу возникло множество проблем — американцы использовали дюймы и футы, поэтому пришлось переводить все размеры в метрическую систему, округлять полученные цифры. Из-за этого, при округлении в большую сторону возрастал вес, в меньшую — снижалась прочность, ухудшались электропроводящие свойства.

Вопреки строгому запрету Сталина на изменения, их все же пришлось делать: устанавливали отечественные автоматические пушки Б-20, а затем НС-23, монтировали бомбардировочное оборудование, рассчитанное на подвеску советских авиационных бомб и т.п.

19 мая 1947 года в воздух поднялся первый В-29, изготовленный в СССР, только назывался он теперь Ту-4 (название придумал Сталин). В воздушном параде 3 августа

1947 года приняли участие три таких бомбардировщика. С этого момента началась поставка Ту-4 в строевые авиаполки. Первым их получил 185-й гвардейский бомбардировочный авиационный Кировоградско-Будапештский полк из состава 13-й гвардейской бомбардировочной авиационной Днепропетровско-Будапештской дивизии.

Стратегические бомбардировщики Ту-4 советской дальней авиации имели дальность полета 5100 км с крейсерской скоростью 550 км/час, что позволяло достигать территории большинства европейских государств. Максимальная бомбовая нагрузка составляла 12000 кг (2 бомбы ФАБ-6000М-46 или 28 ФАБ-500М-46). Для подвески в бомбоотсеках могли также использоваться фугасные бомбы ФАБ-250М-43, ФАБ-500М-44, ФАБ-1000М-44, ФАБ-1500М-46, ФАБ-3000М-46.

Главным недостатком «новой советской — старой американской» машины являлась неспособность достигать цели на территории США. Поэтому его главным предназначением стали передовые авиабазы ВВС США на территории европейских государств, которые тем самым превра-



Ворованная мощь — тяжелый бомбардировщик Ту-4 был точной копией американского В-29, по случаю доставшегося советским ВВС

щались в заложников возможного советско-американского конфликта. Однако для поражения объектов на значительной части территории Старого Света и, особенно на Британских островах, дальности Ту-4 все же было недостаточно. Американцы подобную проблему уже решили: новые стратегические бомбардировщики В-36 с дальностью полета 16000 км могли достигать территории СССР с авиабаз в США.

Поскольку к разработке реактивных машин с такой дальностью полета в СССР только приступали, единственным выходом в сложившейся ситуации стало увеличение радиуса действия Ту-4 за счет оснащения его системой дозаправки в воздухе. 16 июня 1949 года летчики-испытатели Амет-хан Султан и Игорь Шелест впервые выполнили автоматическую дозаправку в воздухе по системе «с крыла на крыло».

Но из-за отсутствия достаточного количества самолетов-заправщиков, эта система не получила широкого распространения в дальней авиации. Быстрое моральное старение поршневого бомбардировщика, созданного еще в начале 40-х годов, вообще не оставляло никаких шансов на модернизацию. Требовалась новая машина, отвечающая стратегическим планам военно-политического руководства СССР.

Тем не менее, конструкторы пытались увеличить боевой потенциал «старичков» Ту-4. Они стали первыми носителями ядерного оружия в советском арсенале, а в 1952 году получили на вооружение управляемые ракеты КС-1, предназначенные главным образом для борьбы с американскими авианосцами. Ракетными комплексами «Комета» оснастили два авиаполка ВВС Черноморского флота.

Для Ту-4 разрабатывались и другие системы. Так, на основе трофейных материалов ОКБ-2 Министерства сельскохозяйственного машиностроения (как тут не вспомнить анекдот о комбайнах с вертикальным взлетом!) создало планирующую бомбу ПАБ-750, а затем целое семейство управляемых тяжелых авиабомб: УБ-2000Ф и УБ-5000Ф с наведением на цель по радио. На вооружение в 1955 году под индексом УБ-2Ф (4А-22) «Чайка» была принята дора-

ботанная после испытаний управляемая авиабомба УБ-2000Ф.

Кроме того, Ту-4 оснастили станцией радиоразведки ПР-1 для обнаружения работающих радиолокаторов противника, станциями постановки помех СПС-1, устройством для постановки пассивных помех (оно выбрасывало дипольные отражатели в виде станиолевых лент либо металлических иголок).

На основе этого бомбардировщика были также разработаны дальний самолет-разведчик Ту-4Р и транспортный вариант Ту-4Т, способный брать на борт от 28 до 52 десантников.

Несмотря на то, что Ту-4 устарел уже к началу его серийного производства в СССР, всего их построили более 800 единиц. Других машин подобного класса в Советском Союзе просто не существовало.

Учитывая высокие темпы старения своего детища, Ту-полев в 1948 году приступил к конструированию нового дальнего реактивного бомбардировщика со стреловидным крылом и с двигателями А.А. Микулина (1895—1985) АМ-3. Его максимальная скорость должна была составить 1000 км/час, дальность полета — 4000 км. Оборонительное вооружение включало семь 23-мм пушек.

Первый Ту-16 поднялся в воздух 27 апреля 1952 года, а в декабре было принято правительственное решение о начале его серийного производства. В 1954 году бомбарди-



*Основной целью ракетноосцев Ту-16К-26
являлись американские авианосцы*

ровщики Ту-16 начали поступать в строевые полки ВВС. Они прослужили более тридцати лет.

За это время появилось много модификаций Ту-16:

1) дальние бомбардировщики Ту-16 (бомбовая нагрузка до 6 тонн); 2) носители ядерного оружия Ту-16А; 3) ракетоносцы Ту-16КС с двумя крылатыми ракетами КС-1 (дальность действия 90 км); 4) торпедоносцы Ту-16Т (с 1965 г. они превратились в спасательные самолеты Ту-16С); 5) самолеты-заправщики Ту-16З; 6) фоторазведчики Ту-16Р; 7) ракетоносцы ВМФ Ту-16К-10 (крылатая ракета КС-1); 8) ракетоносцы Ту-16К-11-16 (крылатые ракеты КСР-2 (К-16) или КСР-11 (К-11)); 9) ракетоносцы Ту-16К-26 (крылатые ракеты КСР-5); 10) самолеты-заправщики Ту-16Н; 11) самолеты радиоэлектронной борьбы Ту-16П и Ту-16Е.

Всего в течение сорока лет было создано около 50 модификаций Ту-16, в том числе летающие лаборатории различного назначения. Всего до 1963 года промышленность построила 1509 самолетов Ту-16.

Более того, переоборудованный бомбардировщик превратился в первый советский реактивный пассажирский самолет Ту-104. Через несколько лет Туполев приспособил для перевозки пассажиров еще один свой стратегический бомбардировщик (Ту-95), в результате чего появился пассажирский самолет Ту-114. С военного стола кое-какие крохи иногда перепали и гражданской авиации, которая в Советском Союзе считалась резервом ВВС. Не случайно все министры гражданской авиации СССР имели воинское звание маршала авиации.

«Amerika bomber»

Принятого на вооружение Ту-16 советскому руководству показалось мало. Ограниченная дальность полета по-прежнему не позволяла бомбардировщику достигать территории США. Мечта иметь самолет, способный поразить врага в его логове, опять не сбылась.

Сталин пошел по стопам своего злейшего врага Гитлера, страстно желавшего обзавестись стратегическим бомбардировщиком для ударов по американским городам. Он

настойчиво требовал от своих конструкторов создать самолет-носитель ядерного оружия, способный совершать межконтинентальные перелеты и постоянно держать на мушке вероятного противника. Спрос со стороны Кремля, естественно, породил многочисленные предложения самолетостроителей.

Еще в 1950 году авиационный конструктор В.М. Мясищев (1902—1978) направил Сталину письмо с предложением построить реактивный четырехмоторный стратегический бомбардировщик с максимальной скоростью 950 км/час и с дальностью полета более 13000 км, что позволяло ему достигать американского континента и возвращаться домой.

Вождю проект советского «America Bomber» очень понравился. Он приказал создать Мясищеву необходимые условия для работы. ОКБ-23, срочно созданное по постановлению Совмина СССР от 24 марта 1951 года, получило особо важное задание: представить в кратчайший срок для испытаний бомбардировщик М-4, способный доставить ядерную бомбу массой 5 тонн к объектам на территории США.

При этом недоверчивый вождь, резонно опасаясь неудачи, не рискнул сделать ставку только на одного конструктора. Желая подстраховаться, он выдал аналогичное задание признанному авторитету в области строительства тяжелых бомбардировщиков Андрею Туполеву. Ради стопроцентной гарантии создания стратегического самолета, Сталин был готов потратить в два раза больше средств и обзавестись сразу двумя одинаковыми по назначению машинами.

Проект Мясищева отличался оригинальностью: четыре реактивных двигателя, размещенные попарно в корневой части крыла, велосипедное шасси с «вздыбливающейся» при разбеге передней тележкой. Максимальная бомбовая нагрузка составила 24 тонны (наибольший калибр бомб — 9000 кг), оборонительное вооружение — шесть 23-мм пушек в трех спаренных установках. Для бомбометания использовался радиолокационный прицел РПБ-4. Экипаж из восьми человек размещался в двух герметичных кабинах на катапультируемых вниз сиденьях (так что на малой высоте шансов уцелеть в случае аварии у них не было).

20 января 1953 года самолет М-4 поднялся в воздух. Во время испытаний бомбардировщик летал со скоростью 950 км\час, имея на борту огромный по тем временам запас топлива — 130 тонн. 1 мая 1954 года М-4 в сопровождении четырех МиГ-17 пролетел над Красной площадью, поразив своими размерами многочисленных зрителей. Радость портило одно обстоятельство, весьма грустное для всех причастных к новой машине: дальность полета оказалась намного меньше проектной, всего 8100 км.

Стараясь исправить положение, конструкторы заменили двигатели, установили систему дозаправки в воздухе. Новый вариант самолета с увеличенной до 12000 км дальностью полета, впервые поднялся в небо 27 марта 1956 года. Он получил наименование ЗМ. У него стояли другие двигатели (ВД-7 с тягой 11000 кгс), имевшие при увеличенной на 26 % тяге меньший на 25 % удельный расход топлива, новое крыло увеличенного размаха и больший запас топлива. Использование подвесных баков, при одной дозаправке в воздухе, позволило получить дальность полета в 15400 км. Взлетный вес при этом вырос до 202 тонн.

Однако, решив проблему увеличения дальности полета, Мясищев столкнулся с новыми многочисленными трудностями. Это были ненадежные двигатели, имевшие малый ресурс и отсутствие ракетного вооружения. Между тем, на дворе уже стояла хрущевская ракетная пора. В результате программа строительства этих бомбардировщиков подверглась значительному сокращению. На заводе в подмосковных Филях построили всего 93 самолета, причем большую часть из них вскоре переоборудовали в самолеты-заправщики ЗМС-2 и ЗМН-2.

Зато бомбардировщики Мясищева стали главными действующими лицами крупнейшей «авиационной дезы» 50-х годов, имевшей большой успех. Во время воздушного парада летом 1955 года в Москве несколько машин раз за разом проходили над зрителями, создавая впечатление, что в СССР число стратегических бомбардировщиков намного больше, чем предполагали на Западе.

Как позже отметил директор ЦРУ Аллен Даллес, «сначала все говорило о том, что русские приняли эту машину на вооружение в качестве одного из основных компонен-



*Бомбардировщик Мясищева не оправдал надежд
Сталина — его дальность полета оказалась
намного меньше запланированной*



*Договоры об ограничении стратегических вооружений между
СССР и США предусматривали «расчленение» сокращаемых
бомбардировщиков с тем, чтобы процесс можно было
контролировать со спутников. Одними из первых пошли
на гильотину бомбардировщики Мясищева*

тов своих наступательных сил и собираются производить тяжелые бомбардировщики настолько быстрыми темпами, насколько это позволят их экономика и производственные мощности... Когда составлялась оценка, имелись данные, подтверждавшие, что Советы хотят и намерены реализовать свои возможности. Все это вызвало в нашей стране разговоры об американском «отставании по бомбардировщикам».

Напуганные «многочисленными» советскими бомбардировщиками, американцы просмотрели процесс создания и развертывание межконтинентальных баллистических ракет, ставших по-настоящему неприятным сюрпризом для военно-политического руководства США. Таким образом, дезинформация о состоянии советской стратегической авиации, дала нужный результат.

Параллельно с созданием бомбардировщика Мясищева, аналогичные работы вело конструкторское бюро Туполева. В результате анализа возможных аэродинамических схем и вариантов компоновки, выбор генерального конструктора пал на турбовинтовые двигатели (в отличие от Мясищева, избравшего турбореактивные), более экономичные и, соответственно, позволявшие достичь межконтинентальной дальности полета при скорости, не намного меньшей, чем у М-4.

12 ноября 1952 года опытная машина «95-1» впервые поднялась в воздух и совершила 50-минутный полет. Доклады о ходе испытаний поступали в Совет министров и главкому ВВС Жигареву ежедневно — такое значение придавалось стратегической машине. Но не все шло так, как хотелось высокому начальству. 11 мая следующего года из-за пожара двигателя самолет в 17-м полете потерпел катастрофу.

Командование ВВС, спасая себя, быстро назначило «стрелочников». Виновниками катастрофы решили объявить военных представителей на авиазаводе, строившем самолет. Однако главком Жигарев, подумав, не дал в обиду своих офицеров. После расследования причиной аварии объявили нарушение технологии при изготовлении редуктора (всех работников завода, причастных к его изготовлению, немедленно посадили).



Добраться до Америки стратегическим бомбардировщикам должны были помочь «летающие танкеры» — ЗМС-2

Летом 1955 года второй экземпляр бомбардировщика продемонстрировали Хрущеву и Жукову, которым новый самолет понравился. Хрущев, желая напугать американцев, приказал показать Ту-95 на воздушном параде в Тушино, где он произвел большое впечатление на зрителей. Западные специалисты по советской авиации почему-то решили, что это самолет конструкции Ильюшина. В резуль-

тате их ошибки долгое время Ту-95 был известен на Западе под названием Ил-38, а затем его там именовали Ту-20.

В сентябре 1955 года для Ту-95 был устроен серьезный экзамен — бомбардировщик, взлетев в Жуковском, после длительного перелета произвел реальное бомбометание на камчатском полигоне и вернулся на родной аэродром. Дальность его полета с крейсерской скоростью 750 км/час составила 13900 км, почти в два раза больше чем у конкурента М-4. Бомбовая нагрузка колебалась в пределах от 5 до 15 тонн, в зависимости от дальности полета.

26 сентября 1957 года стратегический бомбардировщик Ту-95 постановлением Совмина СССР был принят на вооружение. К тому моменту уже были построены около 30-и серийных машин, ставших до появления межконтинентальных баллистических ракет основой стратегической ядерной мощи СССР. Туполев вышел победителем в соревновании со своим коллегой и соперником Мясищевым

Но еще на стадии испытаний стало ясно, что в эпоху управляемых зенитных ракет и реактивных перехватчиков с самонаводящимися ракетами, стратегические бомбардировщики практически не имеют шансов прорваться к целям. Бомбы требовалось заменить дальнобойными крылатыми ракетами. Того же хотел от конструкторов Хрущев, угрожая в противном случае отправить все самолеты на металлолом. Эту операцию уже во всю производили с фронтовыми бомбардировщиками Ил-28, следующими в очереди стояли машины дальней авиации.

Конструкторское бюро Туполева, правильно оценив ситуацию, для спасения своего питомца от преждевременной смерти оснастило его ракетным комплексом К-20, остававшимся на вооружении до середины 80-х годов. Система получила обозначение «авиационно-ракетный комплекс Ту-95К-20». На ракетоносце Ту-95К подвешивали одну управляемую крылатую ракету К-20 (Х-20) с ядерной боевой частью, имевшую весьма солидные размеры: длина почти 15 метров, размах крыльев более 9-и метров, масса 9 тонн. Дальность полета ракеты составляла 350 км (модернизированной — 650 км), скорость превышала 2000 км/час.

Система наведения крылатой ракеты К-20 состояла из радиолокационной станции «ЯД», установленной на

Ту-95, РЛС «ЯР» и автопилота «ЯК», размещенных на ракете. Ее назначение — обнаружение и сопровождение цели, наведение К-20 на нее. Наведение крылатой ракеты происходило методом совмещения трех точек в горизон-



При атаке авианосцев предполагался пуск восьми крылатых ракет с ядерными боеголовками по району их нахождения



Первым стратегическим бомбардировщиком советских ВВС стал Ту-95, способный добраться до Америки (если не встретятся истребители противника)

тальной плоскости посредством команд с самолета-носителя.

Атака цели происходила следующим образом: на рубеже пуска экипаж Ту-95КМ производил запуск двигателя ракеты, проверял работу бортовых систем и запускал ракету, которая после этого «проседала» на 400—700 метров (для безопасности самолета-носителя), а через 40 секунд по команде автопилота начинала набор высоты. На высоте 15000 м крылатая ракета переходила в горизонтальный полет к цели. Когда до цели оставалось 16 км, К-20 начинала пикирование и поражала (или не поражала) цель.

Это мероприятие — оснащение бомбардировщика ракетным комплексом — оказалось эффективным, Ту-95 не только на долгие годы остались в строю, став основной машиной дальней авиации, но и выиграли в конкурентной борьбе со своим главным соперником — бомбардировщиком Мясищева, — отдавая ему скромную роль заправщика.

Наиболее совершенными в семействе машин Ту-95 оказались стратегические ракетоносцы Ту-95МС, оснащенные револьверными пусковыми установками крылатых ракет нового поколения РКВ-500А (Х-55). Они имели дальность пуска 3000 км и комбинированную систему наведения (инерциальную, с коррекцией траектории полета).

Самолет Ту-95 был «долгожителем», так как остается на вооружении российских ВВС даже в начале XXI века. За почти пятьдесят лет производства этой удачной машины, было выпущено множество ее модификаций. Среди них:

- 1) Ту-95А и Ту-95МА — носители ядерных бомб (имели термостабилизированный бомбоотсек, термозащитную окраску, светозащитные шторки в кабине экипажа);
- 2) Ту-95У — учебные машины без бомбардировочного оборудования;
- 3) Ту-95МР — самолеты радиотехнической и фоторазведки;
- 4) Ту-95РЦ — самолеты разведки и целеуказания авиации ВМФ;
- 5) Ту-95К — ракетоносцы, оборудованные авиационно-ракетным комплексом К-20;
- 6) Ту-95КД — ракетоносцы Ту-95К, оборудованные системой дозаправки в воздухе;
- 7) Ту-95КМ — модернизированные ракетоносцы, носители крылатых ракет Х-20М;
- 8) Ту-95МС — носители крылатых ракет нового поколения РКВ-500А (6 на Ту-95МС-6, 16 на Ту-95МС-16).



*На пути в Атлантику Ту-95 огибали Великобританию,
с аэродромов которой на перехват поднимались
английские истребители*



*Наибольшей огневой мощью в семействе Ту-95
обладал ракетоносец Ту-95МС*

Вот как выглядела советская бомбардировочная авиация времен Сталина «из-за бугра», глазами американских экспертов: «Разведка США уже в августе 1949 года, т.е. сразу после первого ядерного взрыва, произведенного СССР, полагала, что Ту-4 может нести ядерную бомбу. На самом деле, ядерное оружие, пригодное для доставки с помощью Ту-4, появилось не ранее 1953 года. По-видимому, к этому времени одна или две эскадрильи Ту-4 имели необходимую подготовку.

Первый советский турбореактивный бомбардировщик Ил-28 «Beagle» был спроектирован С.В. Ильюшиным. Первый полет состоялся 8 июля 1948 г. Его приняли на вооружение дальней авиации ВВС и авиации ВМФ в 1950—1951 годах. Учитывая небольшие размеры советского ядерного арсенала в начале 50-х годов, доставка ядерных бомб оставалась, вероятнее всего, задачей Ту-4, имевшем достаточную дальность для поражения целей в европейских странах НАТО. Ил-28 являлся тактическим бомбардировщиком, хотя мог нести и ядерные бомбы.

Ту-16 «Badger», первый советский самолет, специально предназначенный для совершения дальних рейдов, поступил на вооружение в 1954 г. Появление Ту-16 позволило снять с вооружения поршневым Ту-4. Ту-16, который первоначально мог нести только бомбы свободного падения, в том числе ядерные, после доработки в 1961 г. мог нести также ядерные ракеты «воздух-земля». К началу 1970-х гг. примерно половина Ту-16 принадлежащих ВВС и практически все состоявшие на вооружении морской авиации были оснащены ракетами «воздух-земля».

В стратегических планах СССР ни одному из этих самолетов не была поставлена задача бомбардировки целей в Северной Америке. В начале 60-х США полагали, что до 20 процентов имевшихся Ту-16 (около 150 самолетов) могут осуществлять такие бомбардировки, но к концу 60-х была произведена переоценка возможностей этих самолетов и «Badger» перестали считать способными к выполнению таких задач.

Первые свидетельства ведущейся в СССР разработки дальнего бомбардировщика появились в июле 1951 г., когда на параде в Москве был показан 4-моторный самолет,



*Ил-28 являлся тактическим бомбардировщиком,
хотя мог нести и ядерные бомбы*



*Стратегический бомбардировщик Ту-95
уходит на задание к берегам Америки*

значительно более крупный, чем Ту-4, получивший обозначение «Туре-31». Считается, что это был прототип тяжелого бомбардировщика. В конце 1953 г. был выпущен прототип четырехмоторного турбореактивного самолета М-4 «Bison». В том же году был завершен прототип четырехмоторного турбовинтового Ту-95 «Bear», первое летное испытание которого состоялось в конце лета 1954 г. Оба самолета поступили на вооружение с целью доставки на межконтинентальные расстояния громоздкого ядерного оружия первого поколения, поскольку данную задачу не могли решать бомбардировщики среднего радиуса действия, состоявшие на вооружении в то время.

Конструкция как М-4, так и Ту-95 была рассчитана на полет на больших высотах и их разработка совпала с увеличением числа единиц ядерного оружия в арсенале СССР. В США считали, что эти самолеты способны нести на борту до четырех 8-Мт бомб. На вооружение поступило только около 100 Ту-95 и 50 М-4. «Bear», из-за своей небольшой скорости, был уязвим для систем ПВО, а «Bison» мог достичь территории США, но не был способен вернуться обратно. Кроме того, результаты летных испытаний М-4 оказались не вполне удовлетворительными. Советский ядерный потенциал был отчасти усилен после модернизации 69 машин Ту-95. Модифицированные самолеты могли нести одну ядерную крылатую ракету типа «Kangaroo».

Глава 4. ТАКТИКА

Истребители

Послевоенное массированное перевооружение советских военно-воздушных сил на реактивные самолеты, как ни странно, первоначально не вызвало существенных изменений в тактике действий боевой авиации.

Несмотря на то, что новые истребители по своим летно-техническим качествам значительно превосходили поршневые машины военной поры, основные принципы веде-

ния воздушного боя остались прежними. Вызвано это было тем, что основным вооружением реактивных самолетов по-прежнему являлись пушки и пулеметы.

Поэтому воздушный бой, как и раньше, предполагалось вести главным образом на ближних дистанциях. При этом пилоты старались зайти противнику в заднюю полусферу под малыми ракурсами и сблизиться с ним на дальность эффективной стрельбы из бортового оружия.

Основным тактическим подразделением советской истребительной авиации оставалась эскадрилья. Из ее состава при выполнении боевой задачи формировали три группы различного тактического назначения — ударную, прикрытия и резервную. Учитывая возросшие скорости самолетов и необходимость обеспечения свободы маневра, боевые порядки истребителей стали более рассредоточенными.

Звенья истребителей, предназначенные для ведения воздушного боя, делились на пары, между которыми обязательно должно было сохраняться огневое взаимодействие. Ведомая пара считалась прикрывающей, поэтому она практически не меняла своего места в боевом строю на различных стадиях полета. Эта же пара истребителей при поиске воздушного противника постоянно занимала превышающее положение относительно ведущей пары.

В случае обнаружения противника и сближения с ним, боевой порядок звена для лучшей защиты ведущей пары от атаки вражеских истребителей и концентрации огня на курсе атаки, вытягивался в глубину. По этой причине большой проблемой стало управление рассредоточенным боевым порядком истребителей в воздухе. Высокие скорости полета, в сочетании с энергичным маневрированием, не позволяли ведущему группы держать своих ведомых под постоянным визуальным контролем.

Поэтому авиационным теоретикам и практикам вскоре стало ясно, что все более значительную роль в воздушном бою играет наземный командный пункт, который с помощью радиолокационных средств, поддерживая постоянный контакт с летчиками, должен выводить их в тактически более выгодное положение по отношению к противнику, информируя о всех его последующих действиях.

Несовершенные радиолокаторы, к тому же имевшиеся в тот период только на истребителях-перехватчиках, не позволяли пилотам самостоятельно вести поиск воздушных целей и следить за их действиями. В результате этого офицер наземного боевого управления стал равноправным участником воздушного боя. Часто он играл главную роль в его исходе.

Воздушная война в Корее, главными действующими лицами которой стали реактивные истребители, позволила на практике проверить теоретические построения и внести необходимые коррективы в тактику действий истребительной авиации. В корейском небе, в отличие от воздушных сражений периода Второй мировой войны, бои истребителей шли в большем диапазоне высот и на высоких скоростях.

Особенности правового статуса советских летчиков (вернее, его полное отсутствие), специфика ТВД, значительное превосходство противника в силах сделали главной задачей истребителей отражение массированных налетов американской авиации.

Основным способом действий советской авиации, замаскированной под корейскую, стал вылет из положения «дежурство на аэродроме». Он позволял с наименьшей затратой сил и средств сосредотачивать необходимые силы в нужном направлении, увеличивать радиус действий истребителей и продолжительность ведения воздушного боя. Еще одним условием успешных действий стало массированное применение имевшихся сил.

При обнаружении противника, в воздух немедленно поднималась передовая группа (один-два авиационных полка), которая следовала по оси маршрута ударной группы через район действий истребителей прикрытия противника. Основной ее задачей считалось обеспечение выхода ударной группы в район перехвата вражеских истребителей-бомбардировщиков.

Взлет истребительного авиаполка начинался после того, как на взлетно-посадочную полосу выруливали две трети боевых машин. После этого истребители парами поднимались в воздух через каждые 12—15 секунд. Всего на взлет полка уходило две-три минуты. По кругу над аэродромом,



*Увеличить радиус действия МиГ-15 позволяли
подвесные топливные баки*

разворотом на 90 градусов или маневрируя скоростью на маршруте, происходил сбор эскадрильи в составе восьми самолетов.

Разворотом на 180 градусов либо на 90—120 градусов сходящимся веером осуществляли сбор полковые группы. Если противник находился на удалении более 150 километров от аэродрома, сбор полка происходил на маршруте. Если требовала обстановка, осуществлялся сбор авиаполков дивизии (на петле или выходом полков на пункт сбора в заданное время).

За передовой группой, с интервалом 4—8 минут, на высоте до 8 километров следовала ударная группа (два-три авиаполка), имевшая целью уничтожение истребителей-бомбардировщиков противника. С превышением над ней летела группа непосредственного прикрытия (до одного авиаполка), обеспечивая ее действия на маршруте следования к цели и в районе боевых действий.

В задачу резерва истребителей (до двух авиаполков) входило: наращивание сил в воздушном бою, отражение налетов новых групп вражеских самолетов, прикрытие выхо-

дующих из боя истребителей а также их посадки на аэродромы базирования.

В воздушных боях над Кореей советские реактивные истребители МиГ-15 применяли несколько видов боевых порядков.

Истребительное звено действовало обычно в боевом порядке «фронт». Пары (расстояние между самолетами по фронту 100—150 метров, в глубину 30—50 метров) в звене эшелонировались по высоте: на малых высотах ведущая пара имела превышение 100—200 метров, на средних и больших положение менялось, теперь уже ведомая пара имела превышение 100—200 метров. Расстояние между ними по фронту составляло 300—400 метров, в глубину 100—150 метров.

Боевой порядок эскадрильи состоял из двух звеньев: ударной группы и группы прикрытия. На средних и больших высотах группа прикрытия следовала с превышением до 200—400 метров. Аналогично строился боевой порядок авиационного полка. Две эскадрильи, составлявшие ударную группу, следовали в колонне звеньев на дистанции 800—1000 метров. Позади нее, с превышением от 600 до 1000 метров, находилась группа прикрытия в составе одной эскадрильи. Она имела боевой порядок «фронт», с интервалами между звеньями 1500—2000 м и с превышением до 500 метров.

В зависимости от характера выполняемых задач, применялись и другие виды боевых порядков. При поиске самолетов противника — «змейка» эскадрилий (ударная группа — две эскадрильи, прикрытия — одна). Такое построение позволяло быстро перестроить его для ведения воздушного боя, обеспечить взаимное прикрытия от внезапных атак, надежное управление и свободу маневра.

При визуальном обнаружении самолетов противника (или когда командир полка заранее знал воздушную обстановку), боевой порядок полка строился в «колонну», «пеленг» либо оставался в «змейке» эскадрилий, вытягиваясь в глубину до 1000—1500 м.

Такие боевые порядки доказали свою эффективность в воздушных боях с американскими истребителями, но только при соблюдении ряда условий: отличной слетанности

звеньев и эскадрилий, наличия опытных ведущих групп, способных управлять в воздушном бою действиями своих подчиненных. От летчиков требовалось умение осуществлять огневое взаимодействие, менять роли ведущего и ведомого, пилотировать самолеты в составе группы.

Управление самолетами в воздухе организовывал командир полка, передавая перед боем командирам эскадрилий приказ на атаку и указывая вариант действий. Непосредственно во время воздушного боя он поддерживал постоянную связь с наземным командным пунктом, получая с него данные о воздушной обстановке, силах противника и подходе своих самолетов. Анализируя эти данные и доклады командиров эскадрилий, наблюдая за ходом боя, он ставил подчиненным новые задачи, перегруппировывая имеющиеся силы или вводя в бой резерв.

Подобная тактика действий требовала четкой организации радиообмена в воздухе. Чтобы исключить перегрузку каналов связи, право на передачу по радио имел только ведущий группы. Остальным летчикам разрешалось работать на передачу лишь в исключительных случаях.

С радиосвязью в корейской войне связана интересная история. Советское высшее начальство, отправляя в страшной тайне советских летчиков в Корею, строго им приказало — в бою говорить только по-корейски. Тем самым они хотели сохранить военную тайну. Поскольку никто из пилотов корейского языка не знал, переводчики русскими буквами написали наиболее необходимые в бою команды на корейском языке и раздали в полки.

Но из этой затеи ничего не вышло. Летчику, ведущему воздушный бой, некогда заглядывать в шпаргалку, отыскивая необходимую фразу. Радиообмен, как и следовало ожидать, с самого начала шел на русском языке, с активным применением ненормативной лексики. Присутствие советских летчиков в Корее сохранить в секрете не удалось (вернее, об этом ничего не знал только советский народ).

В корейской войне впервые было применено звено из шести самолетов в боевых порядках «клин пар» и «змейка пар». Воздушные бои продемонстрировали преимущества подобных звеньев над звеньями их четырех машин. Они имели большую огневую мощь, лучшую маневренность,

большую самостоятельность в бою, ими было легче управлять.

Основными чертами воздушных боев над Кореей стали скоротечность и стремительность атак, использование большого количества самолетов в значительном диапазоне высот.

Атакуя американские бомбардировщики, ударная группа МиГ-15 стремилась поразить наибольшее количество самолетов с первого захода. После нанесения первого удара эскадрилья разделялась на отдельные пары и звенья, продолжавшие атаковать бомбардировщики с различных направлений, предпочитая вести огонь в задней полусфере с больших дистанций и на больших скоростях.

В боях с американскими истребителями советские летчики применяли такие фигуры высшего пилотажа, как боевой разворот, восходящая спираль, горка и косая петля, стараясь всегда иметь запас скорости и высоты.

В случае потери скорости и при внезапных атаках противника пилоты истребителей выполняли резкие эволюции с изменением направления и высоты полета. Шанс на выживание давал быстрый набор скорости с выполнением косой петли или горки. Использование штопора для ухода от противника чаще всего заканчивалось поражением.

Ведущий пары истребителей при атаке противника стремился зайти в заднюю полусферу, чтобы с минимальной дистанции уничтожить его. В обязанности ведомого летчика входило обеспечение своего ведущего информацией о противнике и недопущение его в заднюю полусферу напарника.

Выход из боя был свободным (при превосходстве в силах над противником) либо вынужденным (если заканчивалось горючее или обстановка боя складывалась в пользу противника). Возвращение на аэродром происходило с рассредоточением по фронту боевых порядков групп для исключения внезапных атак истребителей противника. Специальные группы самолетов прикрывали посадку возвращавшихся из боя машин.

Подводя итоги боевого использования истребителей в Корее в секретном труде «Война в Корее», специалисты советского Генерального штаба отметили:

«Практика боевых действий подтверждает, что для истребителей особо важное значение имеет умение находить противника в воздухе, своевременно его обнаруживать и в то же время маскировать свой полет. Рассредоточенные боевые порядки по фронту, глубине и высоте показали хорошие результаты при поиске самолетов противника.

Следует отметить, что сложность маневра в современном бою не позволяла сохранить общий боевой порядок группы истребителей и поэтому она обычно распадалась на звенья и пары. В связи с этим весьма важное значение приобретает способность командиров подразделений (пар, звеньев) организовать и вести бой в интересах выполнения задачи всей группы.

Усложнение маневра в групповом воздушном бою и значительное увеличение зоны боя приводит к тому, что командир такой группы, как эскадрилья, полк, не может визуально наблюдать за своими подразделениями, поэтому он обязан полностью использовать имеющиеся радиосредства для непрерывного управления воздушным боем.

Боевое применение звеньев из шести самолетов повысило эффективность воздушных боев... Наведение своих истребителей на противника и особенно первых групп самолетов должно осуществляться преимущественно курсовым способом. Такой способ дает возможность создавать тактически выгодные условия для атаки противника с задней полусферы.

Опыт боевых действий показал, что централизация управления при отражении массированных налетов авиации, действующей мелкими группами на широком фронте, не всегда целесообразна. При отражении таких налетов необходимо предоставлять более широкую инициативу командирам авиационных соединений».

Корейская война заставила вплотную заняться вопросом радиоэлектронной борьбы, которая становилась серьезным фактором войны в воздухе. Надежность управления авиацией в воздухе в условиях применения противником помех, обнаружение и уничтожение вражеских самолетов РЭБ влияли на исход воздушных боев не меньше, чем летные качества и боевые возможности истребителей.

Командир 64-го авиакорпуса, сражавшегося в Корее, генерал Лобов, оценивая результаты радиоэлектронной борьбы, отмечал, что «в Корее в этом деле ведущую роль играла авиация США. Мы активной борьбы с радиоэлектронными устройствами противника не вели, поскольку необходимых средств не имели. Все наши действия сводились к радиоэлектронной разведке противника и проведению необходимых мероприятий по сохранению устойчивости системы управления истребителями в условиях помех».

Как всегда, у нас много внимания уделяли летным качествам истребителей, «железу», совершенно забыв о системах управления и радиопротиводействия, которые в войнах второй половины XX века стали играть решающую роль. Поэтому в условиях господства американцев в радиоэфире, наши пилоты сами искали способы противодействия янки.

Так как на экранах радиолокаторов не удавалось что-либо разглядеть из-за массивированных активных и пассивных помех, информацию о появлении самолетов противника получали с постов визуального наблюдения, а также за счет пеленгации сигналов бортовых радаров и радиоперехвата. Свои самолеты на экранах наземных станций радиозапроса выделяли на фоне помех по сигналам включенных систем «СЧ» (свой-чужой) и «Беда» (бедствие).

Для защиты от прослушивания американцами радиосети советской авиации применяли кодовые фразы, которые постоянно менялись. На приборных досках истребителей МиГ-15 наклеивали таблички раскодирования приказов и запросов.

Широкому изучению и внедрению в боевую учебу войск опыта корейской войны, как всегда, мешала тотальная советская секретность и шпиономания. Поскольку официально считалось, что советских летчиков в Корее нет и никогда не было, то никакого корейского опыта не существовало.

Генерал Лобов с горечью вспоминал: «Опыт 64 ИАК не только не изучался и не осваивался в войсках, но и находился под строжайшим запретом. Кроме того, именно в то время во многих авиачастях приоритет боевой выучки стал

ниже, чем у безопасности полетов. Авиационные командиры всех рангов были вынуждены идти на послабления и упрощения в подготовке.

Например, учебные полеты выполнялись в плотных боевых порядках и, как правило, с подвесными баками, что ограничивало маневренность. Свободные воздушные бои на максимальных скоростях заменялись так называемыми «типовыми» атаками и фотострельбами по фактически не маневрирующим и не оказывающим никакого противодействия целям».

Большие перемены после Отечественной войны произошли в тактике действий истребительной авиации войск ПВО. В новых условиях боевые действия при отражении воздушных налетов противника на тыловые объекты представлялись совокупностью ряда боев и сражений с воздушным противником, развертывающихся на огромных пространствах и проводимых по единому замыслу и плану (т.е. принимая характер противовоздушных операций).

Предполагалось, что противовоздушные операции будут происходить в большинстве своем как столкновение больших масс авиации. Поэтому основную роль в них отводили истребительной авиации, на которую возлагались следующие задачи:

а) в дневное время — полное уничтожение на дальних подступах мелких групп и одиночных самолетов, особенно высотных; перехват соединений противника и нанесение им мощных ударов с целью разгрома и уничтожения их до подхода к обороняемым районам и объектам;

б) в ночное время — перехват и уничтожение вражеских самолетов в радиолокационных полях наведения и в световых прожекторных полях;

в) перехват самолетов противника на обратном пути полета, преследование и уничтожение их;

г) борьба с беспилотными средствами воздушного нападения путем перехвата и уничтожения самолетов-снарядов в полете.

Основными формами действий истребительной авиации ПВО при отражении массированных налетов авиации противника должны были стать: а) последовательные удары, наносимые отдельными истребительными полками и

дивизиями; б) сосредоточенные удары с одновременным вводом в бой на одном участке маршрута полета противника нескольких авиадивизий.

Основными способами боевых действий истребительной авиации предполагались перехват из положения «дежурство на аэродроме» или «дежурство в воздухе». Боевые порядки истребителей строились из нескольких групп тактического назначения: ударной (до двух третей выделяемых истребителей), предназначенной для уничтожения бомбардировщиков, прикрытия, передовых и т.д.

На основе анализа опыта войны в Корее специалисты Генштаба сделали вывод о решающей роли первой атаки реактивных истребителей, которая в большинстве случаев была единственно возможной, и большей эффективности действий небольших групп авиации — пар или звеньев.

Штурмовики

В отличие от истребительной авиации, на вооружении штурмовой, вплоть до середины 50-х годов оставались поршневыми самолеты Ил-2 и Ил-10. Созданные еще в годы прошедшей войны, они имели ограниченную скорость и дальность полета, слабое вооружение.

Применять штурмовую авиацию для непосредственной поддержки сухопутных войск планировалось путем нанесения бомбо-штурмовых ударов впереди передовых частей наступающих войск. Основными объектами ее воздействия являлись огневые позиции артиллерии противника, скопления танков и автомашин, узлы сопротивления и опорные пункты обороны, а также тактические резервы врага.

Командование Советской Армии предполагало подчинять на период операции штурмовые авиадивизии и полки командованию общевойсковых и механизированных армий. Непосредственное управление действиями штурмовиков на поле боя должно было осуществляться с наблюдательных пунктов в расположении поддерживаемых войск.

Подход к объектам огневого воздействия выполнялся большими группами (полками, дивизиями) на средних высотах, в боевых порядках, обеспечивающих взаимную визуальную видимость. Атака цели выполнялась с пикирования



Штурмовик Ил-10 в середине 50-х годов выглядел летающим анахронизмом на фоне своих реактивных сослуживцев



На закате карьеры истребителям МиГ-15 пришлось осваивать профессию штурмовика, что получилось у них не очень удачно

либо с горизонтального полета парами, звеньями, эскадрильями в разомкнутом боевом строю — «колонна», «змейка», «круг» — с индивидуальным прицеливанием летчика по выбранной цели.

Но основным тактическим приемом штурмовой авиации при действиях по площадям являлись одновременные атаки парой, звеном, эскадрилей в сомкнутом боевом порядке без индивидуального прицеливания (по команде ведущего). В обязанности ведущего входило выведение своей группы к объекту удара, подача команды на ввод штурмовиков в атаку, сброс бомб, пуск ракет, открытие огня из пушек, а затем — на выход из атаки.

При этом прицеливание по намеченной цели выполнял только ведущий. Его ведомые должны были строго выдерживать боевой порядок группы и выполнять команды ведущего.

Подобная тактика действий отработывалась на многих учениях. Оценка действий штурмовиков зависела от общего количества попаданий бомб или снарядов в определенную площадь, размеры которой зависели от количества самолетов, участвовавших в атаке.

Однако многие авиационные и общевойсковые командиры обоснованно указывали на то, что такой способ действий малоэффективен при нанесении ударов по рассредоточенным на местности малоразмерным маневренным целям (танкам, бронетранспортерам и т.п.). К тому же, применявшиеся в то время средства поражения, имели малую эффективность по сравнению с современными средствами.

Поэтому шел интенсивный поиск новых тактических приемов действий штурмовой авиации, закончившийся разработкой и внедрением в 1955 г. в практику боевой подготовки более эффективных тактических приемов. Но рассказ о них ниже.

Бомбардировщики

В бомбардировочной авиации, после поступления на вооружение реактивных бомбардировщиков Ил-28, возникло множество проблем с их боевым применением. Значительное увеличение скорости и высоты полета боевых



Бомбардировщики Ил-28 до конца 50-х годов оставались основными носителями тактического ядерного оружия

машин привело к заметному снижению возможностей своевременного обнаружения целей экипажами бомбардировщиков, прицеливания, следовательно, к увеличению процента рассеивания авиабомб в районе цели

Установка на самолетах новых усовершенствованных прицельных систем, в том числе радиолокационных, позволила в некоторой мере повысить эффективность воздушных ударов по визуально невидимым целям. Но основной гарантией поражения важнейших объектов противника по-прежнему считались массированные бомбовые удары, наносимые большими группами бомбардировщиков в плотных боевых порядках. Подобное построение позволяло (как считали теоретики), снизить потери от действий вражеских истребителей.

Летчики бомбардировочных полков советских ВВС постоянно отрабатывали полеты в плотных боевых порядках в составе звена, эскадрильи и полка, при этом дистанция между самолетами составляла не более 40 метров, а между звеньями — 80 метров. Часто применялся одновременный взлет с грунтовых полевых аэродромов трех-девяти бомбардировщиков в боевом порядке «клин».

Бомбометание с Ил-28 производилось, как правило, с горизонтального полета в диапазоне высот от 100 до 10000 метров, как одиночными экипажами, так и группами. Сброс бомб происходил по команде ведущего или самостоятельно, с индивидуальным прицеливанием с помощью радиолокационного прицела ПСБН. Помимо обычных бомб, фронтовые бомбардировщики могли применять «специзделия» — под этим псевдонимом скрывались ядерные бомбы различной мощности.

Экипажи самолетов, предназначенных для доставки ядерного оружия, тщательно отбирали Особые отделы (органы госбезопасности в армии), их готовили по специальной программе. Заранее изучались основная и запасные цели (как правило, авиабазы либо склады ядерного оружия), маршруты полета, характер противодействия системы ПВО противника.

Действия ударного бомбардировщика с ядерным боеприпасом на борту должна была обеспечивать целая эскадрилья самолетов прикрытия Ил-28. После взлета с аэродромов на территории СССР, группа шла на запад на высоте 10000 метров, экономя топливо. При подходе к рубежу обнаружения радиолокационных станций НАТО (то есть над Польшей), часть самолетов ныряла к земле, а остальные покидали группу, выполняя отвлекающие маневры.

Этот маневр повторялся несколько раз, в результате чего ударный бомбардировщик выходил к цели на предельно малой высоте, в одиночку. Перед ударом, летчик «подскакивал» на высоту 1000 метров, с которой сбрасывал ядерную бомбу и снижаясь с разворотом, ложился на обратный курс. Предполагалось, что самолет успеет уйти от поражающих факторов ядерного взрыва, однако шансов вернуться домой у него все равно не было, так как топлива хватало только на полет в один конец.

Эту проблему попытались разрешить путем создания на территории Польши и ГДР аэродромов подскока, а в дальнейшем передислокацией бомбардировочных авиаполков в эти страны, что заодно позволило значительно увеличить радиус действия. В случае необходимости они могли долететь даже до Британских островов.

В небе Кореи

Мирная передышка после окончания Второй мировой войны для военных летчиков оказалась недолгой. Сталин и его приспешники не были удовлетворены итогами войны. Ценой победы стали фантастически огромные потери; коммунистические режимы удалось привести к власти лишь в семи странах Восточной Европы; вместо поверженной Германии появился новый могущественный противник — США.

«Железный занавес» разделил сначала Европу, а затем весь мир на два враждебных лагеря. Холодная война в любой момент грозила перерасти в «горячую». Детонатором для нее могли послужить многочисленные конфликты, вспыхивавшие в различных уголках планеты.

Сталин был уверен, что американцы вряд ли решатся на войну с СССР. А если все же решатся, то чем раньше мировая война начнется, тем лучше. Поэтому после того, как коммунисты во главе с Мао Цзедунгом захватили власть в Китае, он решил провести генеральную репетицию силового объединения Германии — устроить маленький показательный «блицкриг» в Корее.

В Северной Корее, которую советские войска освободили от японцев, по указанию Сталина руководителем поспешно созданной компартии был назначен некий Ким Ир Сен (1921—1994). Этот молодой человек (в 1949 году ему было 28 лет) в годы войны находился на территории СССР, где политруки Красной Армии и агенты НКВД готовили его (вместе с несколькими другими претендентами) к будущей руководящей работе на родине.

В 1948—49 гг. советские войска ушли из Северной Кореи, там провозгласили Корейскую народно-демократическую республику. Была создана «народная армия», вооруженная советским оружием, оснащенная советской техникой. Многочисленные военные советники формировали дивизии, обучали личный состав, разрабатывали планы будущих наступательных операций. К лету 1950 года все приготовления закончились, наступило время решительных

действий. Вторжение коммунистов началось 25 июня одновременно по всей демаркационной линии между бывшими зонами оккупации советских и американских войск. Оно стало полной неожиданностью для южан*.

Более сорока лет все советские учебники и псевдонаучные исследования нагло лгали, утверждая, будто войну начали южнокорейские войска, внезапно напавшие на мирную КНДР, строившую социализм, но были разбиты и отброшены южнее Сеула, столицы Южной Кореи.

Правда в том, что застигнутая врасплох слабая южнокорейская армия потерпела сокрушительное поражение от своего коварного «брата». К 15 сентября коммунисты заняли около 90% территории Южной Кореи, прижали остатки южнокорейской армии и группировку американских оккупационных войск (четыре дивизии 8-й армии США) к морю в районе порта Пусан. В Москве, Пхеньяне и Пекине радостно потирали руки в предчувствии близкой «победы социализма на всей территории Кореи».

Однако Сталин ошибся. Западный мир не собирался спокойно смотреть на подобный разбой. Организация Объединенных Наций решением Совета Безопасности (советские представители проигнорировали заседание) 27 июня объявила КНДР агрессором и постановила направить на помощь южанам войска ООН, основу которых составили вооруженные силы США и Великобритании.

В результате вмешательства американцев от северокорейской авиации вскоре остались только груды металлолома. Уже в августе Ким Ир Сен послал Сталину паническую телеграмму, с просьбой срочно прислать на помощь советских летчиков. Кремлевский горец немедленно отдал соответствующий приказ министерству обороны.

После проработки вопроса, маршал А.М. Василевский (1895—1977) доложил Сталину:

* Армия КНДР насчитывала 148 тысяч человек. Она имела 240 боевых самолетов, 260 танков и самоходных орудий, 1600 орудий и минометов. Армия Южной Кореи насчитывала 113 тысяч человек. Она имела 40 боевых самолетов, 30 танков, 700 орудий и минометов.

«По вопросу о переброске истребительного авиационного полка на самолетах Як-9 для прикрытия Пхеньяна — докладываю:

1. В целях ускорения переброски полка считаем наиболее целесообразным использовать 84-й истребительный полк 147-й авиационной дивизии на 40 металлических самолетах Як-9, дислоцирующийся в Приморье в районе Ворошилова. Полк направить летом через китайскую территорию по трассе Яньцзи, Андунь, Пхеньян. Перелет полка займет двое суток. При организации перелета полка необходимо будет учесть неизбежность воздушных боев на участке Андунь — Пхеньян...»

Можно представить, что произошло бы с советскими поршневыми истребителями в случае их встречи с американскими реактивными машинами. Первый же боевой вылет наверняка стал бы для них последним. Видимо, это поняли и в Генеральном штабе, поэтому осенью 1950 года в Корею отправились не безнадежно устаревшие Як-9, а реактивные истребители МиГ-15.

Пока в Москве разрабатывали планы авиационной поддержки армии КНДР, события на полуострове приобрели драматический характер. Генерал Д. Мак-Артур (1880—1964) неожиданно для Ким Ир Сена и советских военных советников 15 сентября высадил мощный десант в Инчхоне (бывший Чемульпо, где когда-то погиб крейсер «Варяг»). Уже на следующий день высадившиеся войска начали наступление на Сеул и 28 сентября полностью овладели городом. Одновременно перешли в контр наступление американские и южнокорейские войска из района Пусана.

В результате этих действий произошел полный разгром северокорейской армии. 20 октября объединенные войска ООН заняли Пхеньян, 25—26 октября они на отдельных участках вышли к китайской границе. Остатки северокорейских войск в беспорядке бежали в Китай, блицкриг провалился. Многим в мире показалось, что войну в Корею коммунисты проиграли. Но Сталин не привык сдаваться в трудных обстоятельствах. У него в запасе имелся очень серьезный козырь — китайцы.

25 октября 1950 г. через пограничную реку Ялу начали переправляться так называемые «китайские добровольцы».

Полчища этих фанатиков насчитывали 30 пехотных и 4 артиллерийские дивизии, ими командовал начальник Генштаба НОАК, генерал Пэн Дэхуай (1898—1974). Китайцы разбили многонациональные войска ООН и развили новое наступление на юг. Однако была еще одна проблема — полное господство в воздухе американской авиации. Без надежного воздушного прикрытия наступление «добровольцев» было обречено на провал. У самих китайцев военная авиация находилась в зачаточном состоянии. Спасти ситуацию могли только советские летчики.

Поэтому Сталин дал команду ускорить отправку в Китай (из-за массированных бомбардировок все аэродромы в Корею были надолго перепаханы) нескольких дивизий истребительной авиации для защиты сухопутных войск от ударов с воздуха. Указание вождя тут же претворили в жизнь. 15 ноября 1950 г. последовало распоряжение начальника Генерального штаба № 5564 о создании оперативной группы 64-го истребительного авиационного корпуса.

Этот корпус, сражавшийся в Корею почти три года, имел любопытную организацию. Официально он именовался истребительным, но в его состав входили также зенитно-артиллерийские и авиатехнические дивизии, зенитно-прожекторные полки. Штаб корпуса расположился в китайском городе Мукден, основные аэродромы базирования тоже находились на территории КНР: Мукден, Аньшан, Аньдун. Командовали 64-м корпусом генерал-майор Белов (ноябрь 1950 — октябрь 1951 г.), генерал-майор Г. Лобов (ноябрь 1951 — август 1952 г.) и генерал-лейтенант С. Слюсарев (с сентября 1952 г. до конца войны).

Авиационные части 64 ИАК периодически обновлялись, причем изначально был выбран ошибочный путь: летчиков заменяли целыми дивизиями. Опытные летчики-истребители возвращались домой, а их место занимали необстрелянные новички, вынужденные самостоятельно набираться опыта в боях с американскими пилотами, вместо того, чтобы перенимать его у обстрелянных асов, если бы их постепенно вводили в боевой строй. Это приводило к значительным потерям в воздушных боях.



Появление в Корее советских летчиков не помешало американцам сохранить господство в воздухе, что стало одной из причин провала «коммунистического блицкрига»



*Замаскированный под корейца советский МиГ-15
вернулся из боевого вылета*

Один из командиров корпуса, генерал-лейтенант авиации Лобов, позже вспоминал, что «корпус в 1952 году насчитывал около 26 тысяч человек. Такая численность личного состава сохранялась до окончания войны в Корее. Как известно, боеспособность воинского контингента определяется не числом боевых единиц, а их составом. С этой точки зрения мы были далеки даже от нормативных требований. Только половина дивизий имела по три полка. Остальные — по два. По штату им полагалось всего по 32 летчика...

Пополнение корпуса осуществлялось путем полной замены отвоевавших дивизий. Наше военно-политическое руководство видимо считало, что такой порядок «освежения» значительно повысит боевые возможности 64 ИАК. Однако это приводило к тому, что вновь прибывшие части и соединения теряли необстрелянный состав. Пополнение имело смутное представление и о тактике действий, и о практике боевых полетов в Корее. К тому же все, что касалось участия советских ВВС в этой войне, было секретным. Опыт 64 ИАК не только не изучался и не осваивался в войсках, но и находился под строжайшим запретом».

Московским начальникам, как всегда, было проще отправлять на корейский фронт целые дивизии, чем заниматься подготовкой личного состава к будущим боям. В результате авиационные полки несли большие потери, особенно в первые месяцы своего пребывания в Корее.

Всего в корейской войне действующие лица с советской стороны менялись пять раз. Первыми в бой вступили: 28-я истребительная авиадивизия (67-й иап, 139-й гвардейский иап); 50-я истребительная авиадивизия (29-й гв. иап, 177-й иап); 151-я гвардейская истребительная авиационная Валдайская Краснознаменная дивизия (28-й гв. иап, 72-й гв. Иап). Эти три дивизии вели бои с ноября 1950 по март 1951 года.

Первой военной весной их сменили: 303-я истребительная авиационная Смоленская Краснознаменная дивизия (17-й иап, 18-й гв. иап, 533-й иап); 324-я истребительная авиационная Свирская Краснознаменная дивизия (176-й гв. иап, 196-й иап).

Следующая смена караула произошла в феврале 1952 года, когда в Корею прибыли 97-я истребительная авиа-



Это не лунный пейзаж, а корейский аэродром Ыйчжу после налета американских бомбардировщиков В-29. Дождавшись окончания строительства бетонной ВПП, американцы совершили массированный воздушный налет, после которого аэродром надолго вышел из строя.

Буквами на аэрофотоснимке обозначены: а — сгоревшие на земле самолеты; б — истребители МиГ-15 в капонирах; в — батареи зенитных орудий. Хорошо видна поврежденная ВПП

ционная дивизия (из 78-й ВИА Северо-Западного округа ПВО) — 16-й иап, 148-й гв. иап; 190-я истребительная авиационная Полоцкая Краснознаменная дивизия (256-й иап, 494-й иап, 821-й иап).

В июле 1952 года в корейском небе появились новые воздушные части: 32-я истребительная авиационная Краснознаменная дивизия (224-й иап, 535-й иап, 913-й иап); 133-я истребительная авиадивизия (147-й гв. иап, 415-й иап, 726-й иап, 578-й иап); 216-я истребительная авиационная Гомельская дивизия (из Бакинского округа ПВО) — 676-й иап, 878-й иап, 781-й иап.

Последними в Корею отправились: 37-я истребительная авиадивизия; 100-я истребительная авиационная дивизия (из Московского округа ПВО).

Своеобразной особенностью воздушной войны в Корею было то обстоятельство, что аэродромы обеих воюющих сторон практически не подвергались ударам с воздуха. Коммунисты физически не имели такой возможности из-за отсутствия бомбардировочной и штурмовой авиации. К тому же на протяжении всей войны советские летчики имели строжайший приказ — ни в коем случае не пересекать линию фронта и береговую черту, вести боевые действия только над территорией, занятой северокорейскими и китайскими войсками.

Советское командование пуше всего боялось, что сбитые летчики попадут в плен к американцам и весь мир узнает об участии советских ВВС в боях против войск ООН. Эту «страшную коммунистическую тайну» надо было сохранить любой ценой.

Командование многонациональных сил ООН в свою очередь запрещало летчикам пересекать границу с Китаем, который официально в войне не участвовал, и наносить удары по объектам на его территории, в том числе по аэродромам, с которых взлетали советские самолеты. Это позволяло авиаполкам 64-го корпуса действовать в комфортных условиях, не опасаясь ударов с воздуха. Вообще, в корейской войне было много абсурда.

Полковник Александр Сморгачев, командовавший в Корею 18-м гвардейским истребительным авиаполком, так описывал свой первый боевой вылет:

«По команде с командного пункта три восьмерки поднялись в воздух. Летели в гробовом молчании — все работало на прием. Только ведущий группы мог коротко отвечать — «понял». Карманы пусты: ни документов, ни писем. На бортах — корейские опознавательные знаки, сами — в китайской форме.

Эта строжайшая секретность иной раз и смешила, и изводила. Летчики не могли понять, почему скрывается, что мы советские. Ответ: «Так надо» звучал как «молчать и не рассуждать». Но ведь до абсурда доходило. По-корейски или по-китайски мы были ни бум-бум, а в бою предписывалось выходить на связь на корейском языке. К правому колену перед вылетом мы крепили специальные планшеты со словарем — корейские слова в транскрипции. Вот и



Понимая, что в случае войны аэродромы фронтовой авиации будут быстро уничтожены, конструкторы разработали специальную систему безаэродромного старта для истребителей МиГ-19. Самолеты успешно взлетали, но вот куда садиться?

представьте, как в бою на реактивных скоростях нужно умудриться скосить глаз на колено, быстро отыскать нужное слово или фразу... Матерились. Летчики не вытерпели, и эту нелепицу все-таки отменили. В Москве не стали спорить, дали добро. Так что великий и могучий и здесь победил».

А вот взгляд на ситуацию в Корее с другой стороны. Американские пилоты тоже считали абсурдом приказ, запрещавший атаковать аэродромы противника:

«Это была трудная и жестокая воздушная война, все козыри которой были в руках противника. Легко понять чувства, вызывавшиеся невозможностью нанести удар противнику в его самое уязвимое место, располагая громадной воздушной мощью...

Представьте себе патрулирование вдоль реки Ялуцзян, наблюдая противника, находящегося всего в пяти километрах на своем аэродроме в Аньдуне. Аэродром забит самолетами, которые можно навсегда вывести из строя в результате одного хорошего налета. Базы снабжения и железнодорожные узлы, находящиеся в поле зрения, тоже можно было разрушить, и противник лишился бы способности продолжать войну».

Но этого не произошло, и война продолжалась три года, до тех пор, пока новое советское руководство, уже после смерти Сталина, не решило, что пора заканчивать этот изрядно всем надоевший и совершенно бесперспективный конфликт.

Первый бой в корейском небе советские летчики провели 1 ноября 1950 года, когда летчик 72-го гвардейского истребительного авиаполка старший лейтенант Чиж сбил американский поршневым истребитель F-51D «Mustang». Через неделю над рекой Ялу произошел первый в истории мировой авиации воздушный бой между реактивными истребителями МиГ-15 28-го гвардейского авиаполка и F-80C «Shooting Star» 16-й авиаэскадрильи ВВС США. По американским данным, были сбиты один МиГ и один F-80C. Советские источники сообщают об одном поврежденном МиГе и сбитом F-80C.

Первое время советские летчики испытывали сложные чувства к противнику — ведь еще совсем недавно американцы были друзьями и союзниками в борьбе с гитлеровской Германией, с ними обнимались на Эльбе, награждали советскими орденами, а теперь они стали врагами, которых требовалось уничтожать. Поначалу был только спортивный азарт — каждый пилот хотел добиться превосходства над противником, доказать, что мы самые лучшие. Но после первых потерь и смерти друзей пришла ненависть. Память о союзнических отношениях во время Второй мировой войны навсегда ушла в прошлое.

Почти три года в небе Кореи шла война реактивных истребителей, в которой участвовали летчики многих стран мира: СССР, США, КНДР и Южной Кореи, КНР, Великобритании, Австралии, Турции и других. Как на всякой войне, данные о потерях противников представляют собой фантастическую картину. Впечатление такое, что в Корею одновременно шли две разные войны. На одной из них советские асы сотнями вгоняли в землю американские самолеты, на другой американские пилоты устроили показательное избиение советской и китайской авиации.

Сравните, например, описания воздушных боев, которые приводят бывшие противники. Командир 64-го авиакорпуса генерал Лобов:

«12 сентября 1951 года нам пришлось ввести в бой группу из 80 самолетов МиГ-15. Надо заметить, что таким составом мы вылетали редко. Между Анчжу и Пхеньяном перехватили несколько групп реактивных истребителей-бомбардировщиков (до 150 F-80), действовавших по разным целям в пределах зрительной связи между собой. Поскольку противник не имел истребительного прикрытия, все «миги» обрушились непосредственно на него. Американцы, прекратив штурмовку, вступили в воздушный бой, но, потеряв за считанные минуты 15 самолетов, бросились наутек. Наши же благополучно вернулись на свои аэродромы. Только три машины имели небольшие повреждения.

Еще более показательный случай произошел несколько раньше, 9 сентября. Нам потребовалось уточнить некоторые вопросы взаимодействия с постами наведения и вспомогательным пунктом управления, находившимся вблизи Анчжу. Меня и ведомого лейтенанта А. Калюжного сопровождали четверо необстрелянных летчиков, прибывших недавно на пополнение. После выполнения задания я решил показать новичкам район полетов.

Мы следовали на высоте 6000 метров и совершенно случайно встретились с противником. На высоте примерно 3000 метров строго на встречных курсах шли 64 F-80 в колонне восьмерок. Солнце находилось у нас за спиной. Поэтому атака с левого полупереворота была внезапной... Сразу удалось сбить ведущего замыкающего восьмерки. F-80, даже не встав в традиционный для них оборонительный круг пар, поспешно сбросили бомбы и ушли в сторону моря. Повторить атаку из-за близости берега мы не успели».

Встретились советские пилоты и с летающими «крепостями» В-29, наносившими удары по целям в Северной Корее. Командир истребительного авиаполка Сморгчов вспоминал:

«И только вырвались из облаков, не успел я осмотреться, все ли на месте, а передо мной несколько В-29, и вокруг них рой истребителей.

Американцы летели на север, но их видимо успели предупредить о встрече с нами, и они удирали. Бомбардировщики шли на форсаже, коптили, но как они не старались,

скорость у них в половину нашей. Нагнали быстро. Довернул я вправо и прорываюсь к одному из двенадцати В-29. Мне навстречу палят два кормовых пулемета. Терпения у меня все-таки не хватило. Надо было подойти ближе, а я начал огонь примерно с 800 метров. Не долет. Пришлось приподнять нос МиГа немножко, и пошли снаряды точно.

Полетели капоты двигателя В-29, он сразу облился огнем, и тут переломилось крыло. Все это длилось секунды. Я подошел совсем близко к бомбардировщику, хотя боялся, что он распорет меня своим высоким килем. Но «крепость» сильно развернуло, из нее посыпался экипаж.

А теперь сравните эти рассказы со словами представителя другой стороны, американского пилота полковника Г. Тинга:

«Внезапно «миги» появляются непосредственно перед нами на нашей высоте. Мы проходим через боевые порядки друг друга со скоростью сближения вероятно, около 1900 км/час. Точная стрельба с определением дальности по радиолокационному дальномеру является трудной, но все же выпускаешь очередь по ближайшему «мигу».

Вся группа «мигов» немедленно резко взмывает вверх, и ты совершаешь разворот с максимальной перегрузкой навстречу ей. Если «миг» не хочет вступать в бой и делает разворот во время набора высоты, то он уйдет из поля зрения, пока не закончится разворот. Однако если он проявляет стремление к бою, то ты сразу снова пролетаешь мимо него на встречных курсах. Ты стараешься поставить противника в такое положение, при котором преимущества твоего самолета дают тебе возможность превзойти его в маневрировании.

Для тебя бой превратился в единоборство. Строй групп распался, однако твой напарник находится рядом с тобой, и ты знаешь, что он тебя прикрывает. Но вот ты внезапноходишь в крутой разворот. Скорость твоего полета уменьшается. Противник делает разворот вместе с тобой, и ты позволяешь ему обойти себя на развороте. В критический момент ты изменяешь направление. Гидравлическое управление работает прекрасно. «Миг» не может развернуться с таким же радиусом, как твой «Сэйбр Джет», и уходит в сторону.



Последний шанс пилота — катапультирование из кабины учебно-тренировочного самолета МиГ-15УТИ

Когда ты выпускаешь воздушные тормоза, противник проскакивает мимо тебя вперед. Быстро убрав тормоза, ты заходишь ему точно в хвост и выпускаешь очередь из своих 12,7-мм пулеметов. От машины противника летят куски, однако на такой большой высоте она не загорается и не взрывается. Самолет кренится, разворачивается и делает попытку уйти, войдя в пикирование, однако ты не прекращаешь преследования.

Твои пули повредили двигатель и снизили скорость машины настолько, что она теперь не может уйти от тебя. Внезапно фонарь кабины «мига» сбрасывается и летчик катапультируется, пролетев мимо твоего самолета, едва не задев его... Двигатель работает с перебоями. Обломки разрушенного «мига» попали в воздухозаборник твоего двигателя, и его отказ является весьма вероятным. Наконец твой двигатель глохнет, но ты сохранил высоту 12000 метров и находишься сейчас на расстоянии 32 км от своего аэродрома...

Доклады о результатах вылета начинаются немедленно: возбуждение очень велико, так как за вылет, по подтвержденным данным, сбиты 4 «мига», кроме того, возможно, сбит еще один истребитель и 4 повреждены. Быстро подсчитываем, что противник превосходил нас в три раза, однако он снова был крепко побит».

По официальным советским данным, опубликованным только в начале 90-х годов, за время корейской войны летчики 64-го истребительного авиакорпуса совершили 63229 боевых вылетов (из них 60450 днем и 2779 ночью), провели 1790 воздушных боев (1683 днем, 107 ночью). Собственные потери составили 335 истребителей МиГ-15. При этом части корпуса якобы сбили 1309 самолетов МНС ООН, в том числе 1097 сбили истребители, 212 — зенитчики.

По периодам войны потери распределяются следующим образом: а) ноябрь 1950 — декабрь 1951 гг. сбиты 564 самолета, собственные потери — 71 машина; б) 1952 год — сбиты 394, свои потери — 172; в) 1953 год — сбиты 139 самолетов противника, свои потери составили 92 машины. Таковы цифры советских источников.

А теперь приведем данные другой стороны. По сведениям командования войск ООН пилоты истребителей F-86 в воздушных боях сбили 792 МиГа, потеряв при этом 78 своих машин. Пропадшими без вести числятся еще 26 самолетов. Как видим, соотношение потерь совершенно иное — десятикратное превосходство американских асов. Правда, надо отметить, что помимо советских летчиков на МиГах в Корее воевали также корейские и китайские пилоты, вошедшие в общее число сбитых американцами самолетов.

Кроме «Сейбров», в списках потерь авиации ООН числятся 54 поршневого истребителя F-51 «Мустанг», 64 реактивных истребителя-бомбардировщика F-84, 68 истребителей-бомбардировщиков F-80С, три ночных истребителя F-94, 34 стратегических бомбардировщика В-29.

Таким образом, рассуждая об итогах воздушной войны в Корее, надо постоянно иметь в виду, что «истина где-то рядом».

Любопытно в этой связи то, что генерал Лобов подтверждает отрицательный баланс в воздушных боях советских и американских истребителей, пусть с оговорками. Он объясняет наши неудачи несколькими причинами:

«Всячески рекламируя действительно неплохой по тем временам самолет F-86 «Сейбр Джет», многие авторы на этом плакатном фоне ярко расписывают успехи истребительной авиации США... Вся эта цифирь подается отдельно от общих результатов воздушных боев. Непомерно мно-

го места занимают описания отдельных поединков вне их связи с оперативной и тактической обстановкой...

Для МиГов главными объектами действий были бомбардировщики и истребители-бомбардировщики ВВС США. Надежно прикрыть всю территорию КНДР от налетов американской ударной авиации мы не могли...

Низкая эффективность боев с истребителями помимо того, что они не были для нас главными целями, объясняется и другими объективными причинами. Скоростные характеристики МиГ-15 и F-86 примерно равны. Хотя «миги» имели большие скороподъемность и тяговооруженность, использовать их в бою представлялось делом сложным, поскольку «сейбры» быстрее набирали скорость на пикировании. К тому же они несколько маневреннее МиГ-15, что зачастую позволяло американским летчикам уходить от атак».

Признав сквозь зубы, что реальность воздушных боев в Корее была далека от пропагандистской картины «полного превосходства советских летчиков», генерал сильно преувеличивает эффективность борьбы своих подчиненных с ударной авиацией противника. Американские ВВС от начала и до конца войны господствовали в небе Кореи, позволяя себе роскошь охотиться чуть ли не за каждым солдатом китайско-корейской армии.

Постоянные удары с воздуха приводили к огромным потерям северокорейских и китайских войск. После первого маневренного периода боевых действий, их армия в прямом смысле слова «закопалась в землю».

В советской военно-исторической литературе часто писали о «новом слове» в тактике боевых действий — строительстве китайцами многокилометровых подземных галерей, но при этом забывали упомянуть о том, что их туда загнало.

После окончания войны командование американских ВВС опубликовало официальные данные о результатах боевой работы своих летчиков в Корее. Самолеты ВВС и приданных им авиачастей совершили 836877 самолето-вылетов. Они уничтожили 82920 автомашин, 10489 железнодорожных вагонов, 963 паровоза, 1210 мостов (что привело к полному параличу транспортной системы КНДР),

1331 танк, 18324 артиллерийских орудия. Потери противника в живой силе составили 184808 человек.

Подобная скрупулезность подсчетов неизбежно наводит на мысль, что в американских ВВС дело с приписками и показухой обстояло не хуже, чем в СССР. Попробуйте сами с высоты в несколько километров точно определить, сколько вражеских солдат осталось в живых после бомбежки, а сколько убито или ранено.

Не вызывают сомнений другие цифры, о расходе боеприпасов. Экипажи американских самолетов израсходовали 448366 тонн авиабомб, почти 183 миллиона патронов (получается, что на каждого убитого китайца или корейца они тратили около 1000 пуль), полмиллиона реактивных снарядов, 36 миллионов литров напалма.

Американский летчик полковник Тинг так оценивал результаты воздушной войны в небе Кореи:

«Насколько подавляющим было наше господство в воздухе, которое обеспечивалось небольшим количеством «Сэйбр Джетов», можно судить по тому факту, что ни одна часть войск ООН, ни одно сооружение или корабль не были поражены вражескими бомбардировщиками или истребителями в дневное время. Прикрытие с воздуха и сопровождение истребителей-бомбардировщиков и самолетов-разведчиков, осуществлявшееся истребителями F-86, было настолько эффективным, что наши потери в этих самолетах от северокорейских «мигов» были в общем незначительны».

Поэтому не случайно одна из книг о действиях американской авиации в Корее получила громкое название «Воздушная мощь — решающая сила в Корее». Именно авиации сыграла главную роль в первой пробе сил между Востоком и Западом. Надеждам Сталина и Мао Цзедуна на объединение Кореи под красным стягом не суждено было сбыться. Аксиома всех войн после 1935 года — кто господствует в небе, тот побеждает на земле — еще раз продемонстрировала свою незыблемость.

Силами двух-трех авиационных дивизий ни завоевать, ни удержать господство в воздухе было невозможно. Несомненно, Сталин это понимал, но идти на дальнейшую эскалацию конфликта, что было чревато Третьей мировой



Результаты воздушных боев между МиГ-15 и F-86 свидетельствовали о превосходстве американского истребителя. Поэтому Сталин приказал скопировать F-86 для серийного производства в СССР



Истребители МиГ-17 так и не появились в Корее — их берегли для «решающей схватки с империализмом»

войной, он не хотел. Слишком уж велико было превосходство американцев в ядерном оружии и средствах его доставки — в СССР после взрыва в 1949 году первой ядерной бомбы, второй в арсеналах просто не было. Самый дальний советский бомбардировщик Ту-4 достичь территории США не мог, да и нечего ему было туда нести.

Поэтому Сталин решил, что лучшим для него выходом из сложной ситуации станет вялотекущий конфликт, в котором американцы увязнут надолго, а воюют пусть корейцы и китайцы. Советские истребители обозначат присутствие «большого брата», не переходя ту грань, за которой начинается мировая война.

Потому в Корее так и не появились новейшие советские истребители МиГ-17, фронтовые бомбардировщики Ил-28, дальние бомбардировщики Ту-4 с крылатыми ракетами КС-1, хотя планы применения последних против американских авианосцев советское руководство рассматривало (об этом сообщил один из их создателей, Серго Берия, сын печально знаменитого обер-палача Лаврентия). Впрочем, по другим данным, первые боевые авиационные ракетные комплексы появились на вооружении авиации ВМФ уже после окончания корейской войны.

Таким образом, вся тяжесть боевых действий легла на МиГ-15, имевшие серьезные недостатки конструкции. Так, командир 18-го гвардейского ИАП Сморгачев отмечал, что «МиГ-15 — отличная машина. Но с первых боев выявился в нем один недостаток. При резком увеличении оборотов сектором газа двигатель останавливался. В запале рванешь газ, а двигатель глохнет. Каково? Кругом американцы, а самолет планирует».

Как бы там ни было, о воздушной войне 1950—53 гг. ее участникам приказали забыть, их боевой опыт в войсках не изучали, засекретили все, что смогли. На первый план вышло создание стратегической бомбардировочной авиации, способной достичь Америки, и оснащение ее ядерными бомбами. Не успели высохнуть чернила на соглашении о перемирии в Корее, как в СССР приняли программу развертывания 39 новых дивизий дальней и стратегической авиации, истребители же отошли на второй план.

Зато в Корее успешно создавались и размножались мифы советского Агитпропа. Один из них гласил: «21 июня 1951 года в воздушном бою над Северной Кореей был совершен первый в мире воздушный таран на реактивных истребителях (МиГ-15 и F-86). Совершил его штурман 176-го гвардейского истребительного полка майор Серафим Субботин. За этот подвиг Субботин был удостоен звания Героя Советского Союза». Такова официальная версия.

Через много лет сам Субботин в интервью газете «Известия» рассказал, как все было на самом деле. Во время боя с американскими истребителями F-86, он «увидел, что в хвост Головачева (ведомый) ведут огонь два самолета противника. А потом и по мне. Попали. Прекратилась тяга. Дым в кабине... На мне масло. Плохо видно приборы, землю.

Понял: без катапультирования не обойтись. Сбросил фонарь кабины. Высота большая. Осмотрелся: внизу скалистые горы. И вдруг слева трасса в мою сторону. С трудом вышел из-под огня американца. Открыл тумблер, выпустил тормозные шитки. Самолет резко уменьшил скорость. В этот момент я почувствовал сильный удар сзади. Подумал, что взорвался и поздно уже катапультироваться...

Я еще успел нажать на катапульту, после чего получил такой удар в лоб, как будто ударился головой о землю... Возле меня пролетали какие-то куски самолета, сиденья... Позже нашли окровавленный парашют американского летчика, удостоверение, пистолет. Бедняге повезло меньше. У того была аварийная ситуация».

Как видим, на самом деле звание Героя Соединенных Штатов надо было дать американскому пилоту, таранившему сзади советский МиГ. Если же говорить серьезно, то в небе Кореи произошло случайное столкновение самолетов в воздухе — никто никого не хотел таранить, просто неизвестный нам американец грубо нарушил главное правило автомобилистов — «Держи дистанцию!». Между тем, нарушение правил воздушного движения тоже чревато серьезными неприятностями.

Майор Субботин, естественно, не стал отказываться от высокой награды. Он вполне справедливо рассудил, что

начальству виднее. Дают звание Героя Советского Союза — надо брать, пока дают.

Корейская война высветила множество недостатков в техническом оснащении и организации боевых действий советской авиации. Тот же генерал Лобов с горечью писал: «Наша аварийно-спасательная служба не выдерживала никакого сравнения с американской. Вертолетов и легких спасательных самолетов мы не имели. Розыск летчиков, покинувших самолеты, осуществлялся нештатными поисковыми группами на автомашинах.

Никаких технических средств для обозначения своего местонахождения не было. снаряжение советского летчика по сравнению с американским выглядело попросту жалким: пистолет ТТ с двумя обоймами, банка сгущенного молока и две-три плитки шоколада. К сожалению, не всегда поиск был удачным. Однажды спасатели нашли раскрытый парашют, на котором приземлился летчик, но сам он исчез бесследно. В другом случае не только пилота, но даже обломков сбитого самолета так и не удалось обнаружить».

Однако и через пятьдесят лет положение со спасательной службой не улучшилось. Боевые действия советской авиации в Афганистане и российской в Чечне показали, что снаряжение отечественных летчиков и возможности спасателей со времен корейской войны практически не изменились. Если наш пилот сбит, его спасение и выживание по-прежнему зависят в первую очередь от него самого.

На границе тучи ходят хмуро...

Недружественные встречи советских и американских летчиков происходили не только в небе Кореи. В послевоенные годы американские и британские самолеты-разведчики часто летали за «железный занавес», чтобы узнать как можно больше секретов таинственной «империи зла».

Сталин, который всегда опасался утечки информации к вероятному противнику, требовал от своих маршалов и генералов не допускать иностранцев в воздушное пространство СССР. Поэтому войска ПВО, особенно их передовой отряд — войска воздушной обороны приграничной ли-

нии — получили категорический приказ: сбивать все самолеты, нарушающие границу Советского Союза. Чаще всего воздушные стычки с нарушителями происходили над Балтийским морем и нередко заканчиваясь международными скандалами. В азарте борьбы с мировым империализмом советские летчики сбивали все, что имело неосторожность приблизиться к границе.

Настоящий воздушный бой разыгрался в балтийском небе 8 апреля 1950 года, когда американский самолет В-29 залетел на 21 км вглубь территории СССР южнее Лиепай (в Литве еще продолжали бои отряды «лесных братьев», им требовались оружие и боеприпасы). О том, что произошло дальше, можно судить по рапорту командира звена поршневых истребителей Ла-11 Бориса Докина:

«Будучи в дежурном звене в первой готовности в 17.22 получил команду на взлет. После взлета принял команду набрать высоту 4000 метров и взять курс 360 градусов...

В 17.39 встретил четырехмоторный самолет с американскими опознавательными знаками южнее Лиепай 8 км, который шел курсом 135 градусов.

Увидев самолет, я парой подошел к нему справа сзади и передал второй паре — старшего лейтенанта Герасимова — принудить нарушителя к посадке. Герасимов вышел вперед и, делая глубокое покачивание, развернулся влево. Нарушитель взял курс 270 градусов — в море и за парой старшего лейтенанта Герасимова не пошел. Тогда я дал предупредительную очередь — 12 снарядов. Нарушитель стал вести огонь по мне. Ведомый лейтенант Тезяев, видя это, дал по нарушителю очередь, который пошел с большим снижением и вошел в облака на Н-500 метров. Предположительно самолет упал в 5—10 км от берега». Из десяти членов экипажа В-29 удалось спастись только одному, который незамедлительно оказался в советском концлагере.

Через год, 18 ноября 1951 г. в бою с американским самолетом в районе мыса Гамов был сбит советский истребитель МиГ-15. В 1952 г. советские истребители участвовали в 34 воздушных боях в приграничной полосе (!), причем один самолет был потерян, летчик тоже погиб.

Очередной инцидент со стрельбой произошел 29 июля 1953 года. Главком ВМФ адмирал Н.Г. Кузнецов (1902—

1974) докладывал министру обороны СССР: «Радиолокационные станции флота, продолжая следить за движением неизвестного самолета, в 7.01 обнаружили его в наших территориальных водах: самолет-нарушитель шел в направлении на остров Аскольд на высоте 10000 метров.

Для выяснения принадлежности самолета-нарушителя и цели его появления в наших водах в 7.06 наши два самолета-истребителя были направлены на встречу с ним. В 7.11 ведущий в паре истребитель (летчик капитан Рыбаков) обнаружил на расстоянии 10 км к югу от острова Аскольд самолет-нарушитель, оказавшийся американским самолетом В-50 с красными полосами на киле и опознавательными знаками ВВС США. При сближении для опознавания наши истребители были обстреляны самолетом-нарушителем, на ведущем самолете-истребителе были повреждены левая плоскость и передняя часть фюзеляжа».

Под горячую руку иной раз попадали и посторонние, вроде нейтральных шведов. Так, 16 июня 1952 года советские истребители МиГ-15 авиаполка ВВС Балтийского флота в районе острова Хиума сбили летающую лодку «Каталина» шведских ВВС, посчитав, что ее экипаж ведет разведку. Не прошло и месяца, как шведы потеряли еще один самолет. 13 июля 1952 года капитан Осинский на МиГ-15 из 483-го ИАП 336-й Ковельской Краснознаменной авиадивизии над нейтральными водами Балтики сбил шведский самолет DC-3.

Первыми шведа обнаружили радиолокационные станции войск ПВО в районе Виндавы — в этот момент он находился в 95 км северо-западнее порта Виндава, в нейтральных водах. Вскоре на перехват вылетел советский истребитель, легко настигший поршневым транспортник. Капитан Осинский запросил указаний с земли и получил приказ уничтожить иностранца.

О том, что было дальше, можно узнать из рапорта генерала Белова маршалу авиации Вершинину:

«Капитан Осинский принял данный сигнал и, произведя маневр, занял исходное положение для атаки: сзади справа под ракурсом 2/4 с дистанции 800 метров открыл огонь, трасса прошла ниже разведчика; повернув самолет и не выходя из атаки, с дистанции 500—600 метров открыл

огонь со всех точек, трассу снарядов и разрывы их хорошо наблюдал на самолете-разведчике. Из атаки вышел на дистанции 150—200 метров влево, в этот момент левый мотор у разведчика загорелся, выпали шасси; самолет развернулся со снижением влево, на высоте 6000 метров от самолета отделился один парашютист.

Самолет, весь объятый пламенем, с углом 50 градусов стал резко снижаться; на высоте 4000 метров по горящему самолету капитан Осинский произвел еще одну атаку; на высоте 3800 метров падающий горящий самолет вошел в сплошную облачность; прекратив преследование, капитан Осинский вернулся домой и в 13 часов 55 минут по приказанию полковника Шинкаренко произвел посадку на аэродроме Рига — Центральный».

Дальше началось обычное советское вранье. Министр иностранных дел СССР А.Я. Вышинский (1884—1953) сделал устное заявление послу Швеции, содержавшее сплошную ложь:

«13 июня в 13 часов 10 мин в районе Вентспилса со стороны Балтийского моря имело место нарушение советской границы двумя иностранными самолетами. Национальная принадлежность указанных самолетов, ввиду тумана и неблагоприятных атмосферных условий, не была установлена. Упомянутые самолеты были отогнаны советскими самолетами».

В общем, никого мы не сбивали, ничего не видели (туман!) и ничего не знаем. Шведский самолет вместо со всем своим экипажем почти сорок лет числился пропавшим без вести, пока во времена перестройки журналисты не докопались до еще одного скелета в советском шкафу.

Воздушные инциденты первого послевоенного десятилетия имели продолжение и в последующие годы. Иной раз возле границ СССР происходили настоящие воздушные бои, самолеты «вероятного противника» добивались даже до Москвы, но об этом речь впереди.

Глава 1. РАКЕТНАЯ ЭРА

Самолеты или ракеты?

Хрущевская эра стала новой страницей в послевоенной истории военно-воздушных сил Советского Союза, причем страницей весьма своеобразной. После интенсивного роста конца сороковых — начала пятидесятих годов, наступила десятилетняя эпоха заката былой воздушной мощи.

Никита Сергеевич Хрущев (1894—1971) никогда не отнесился к числу поклонников авиации, особенно боевой (несмотря на то, что его сын, пропавший без вести в годы войны, был военным летчиком). В отличие от Иосифа Виссарионовича, он поклонялся другому богу — ракетному. Поэтому время его правления компартией и государством смело можно определить как период «головокружения от ракет».

Бурное развитие военного ракетостроения после Второй мировой войны, появление большого количества ракетных комплексов различного назначения, оснащение их ядерными боеголовками вызвало настоящую эйфорию у части влиятельных советских руководителей, и в первую очередь, у Хрущева. Не последнюю роль сыграло и то обстоятельство, что другой сын нового кремлевского вождя был специалистом в области ракетостроения и трудился в конструкторском бюро В.И. Челомея (1914—1984).

Хрущев весьма низко, и в общем верно, оценивал боевой потенциал советской военной авиации того времени:

«Американцы имели Б-29, лучший самолет второй мировой войны. Мы скопировали его, создав Ту-4, но это была уже устаревшая марка, а американцы ушли вперед. Правда, мы запустили в производство реактивные самолеты МиГ-9, МиГ-15 и Ла-15, легкий фронтовой бомбарди-

ровщик Ил-28. Однако они являлись средствами защиты, а средств дальнего авиационного нападения у нас не было. По-настоящему мы не могли тогда угрожать даже чужим базам, которые расположились вокруг Советского Союза. Корейская война показала, что МиГ-15 по скорости отстает от американского истребителя... Современная война — война моторов, электронной техники, умов ученых. Кто лучше и быстрее создаст новые виды вооружения? Мы пока уступали потенциальному противнику».

Пользуясь абсолютным превосходством в высоте полета, американские реактивные стратегические бомбардировщики Б-47 29 апреля 1954 года устроили показательный рейд на Советский Союз. Они вышли на рубеж Новгород — Смоленск — Киев и тем самым убедительно продемонстрировали возможности ВВС США. Истребители войск ПВО могли только следить за маневрами чужих самолетов у себя над головой, не имея никакой возможности подняться до их потолка. Естественно, что подобные чрезвычайные происшествия не добавляли авторитета советской авиации в глазах кремлевского руководства и особенно Хрущева.

Самолеты окончательно потеряли для него всякую ценность после принятия на вооружение первых ракет средней дальности Р-5, способных поражать цели в Западной Европе. Создание же межконтинентальных баллистических ракет, их успешные испытания в 1957 году, окончательно убедили Никиту Сергеевича в том, что только ракеты способны решить исход Третьей мировой войны.

К тому же, в отличие от «отца народов», «лучшего друга советских физкультурников», Хрущев иногда задумывался об экономических последствиях гонки вооружений. Страна, где 90 процентов населения в глаза не видели ни телевизора, ни холодильника, не могла позволить себе участие одновременно в ракетной и авиационной гонке. Нужно было выбирать что-то одно, ибо «Боливар не вынесет двоих».

В своих мемуарах, написанных для западного читателя после отставки, Хрущев заявил: «СССР был доведен до предела беспрестанными капиталовложениями в оборону страны. Военная промышленность развивалась и вширь, и

вглубь. Многочисленная армия давила на бюджет. Она стоила огромных материальных средств. Отвлекались бесчисленные людские ресурсы, которые могли быть использованы для развития мирной экономики... Хлеба и мяса не хватало, масла просто не было».

Конечно, не одна только трогательная забота о благосостоянии советских людей двигала Хрущевым. Были также причины более конкретные. Например, цветная металлургия не могла одновременно обеспечить ракетостроителей и авиазаводы огромным количеством алюминия, хотя для этого делали все возможное и невозможное. Недаром именно тогда началось строительство Братской ГЭС: не темные бурятские юрты стали причиной ее возведения ударными темпами, электроэнергия требовалась будущему Братскому алюминиевому заводу.

Приняв во внимание экономические и военные факторы, Хрущев сделал выбор в пользу ракет, как более эффективного и дешевого оружия, и никогда не жалел об этом. Наоборот, многие события того времени, словно по заказу, подтверждали его правоту. Вспомним хотя бы историю с американскими высотными самолетами-разведчиками U-2. В конце 50-х годов эти уникальные машины чувствовали себя как дома в советском небе, границы которого якобы были закрыты на замок.

Разведчики кружили над самыми секретными объектами Советского Союза. Они фотографировали ядерный полигон под Семипалатинском, ракетный испытательный центр и космодром Тюра-Там (он же Байконур), базы подводных лодок на Кольском полуострове, подходили вплотную к Москве.

Все попытки истребительной авиации ПВО перехватить и уничтожить «врага высокого полета» успеха не имели. Более того, после первых полетов U-2 над советской территорией многие авиационные и военные руководители отказывались верить даже в самую возможность подобного.

Когда летчик 9-го гвардейского истребительного полка Туркестанского корпуса ПВО доложил о том, что он видел летящий на высоте 20000 метров неопознанный самолет, его срочно перевели в другой полк. Командующий истребительной авиацией ПВО генерал Е.Я. Савицкий, специ-



Истребители авиации ПВО оказались не в состоянии бороться с самолетами-разведчиками U-2, что еще больше усилило неприязненное отношение Хрущева к военной авиации

ально прилетевший в Андижан (здесь базировался 9-й ГИАП) для расследования, пришел к выводу — такого самолета нет и быть не может.

На заседании Политбюро ЦК КПСС в апреле 1960 года авиаконструктор А.И. Микоян и председатель Госкомитета по авиационной технике Дементьев в один голос доказывали — нет в мире самолетов, способных несколько часов подряд лететь на высоте 20 км. Видимо, внешняя разведка КГБ, равно как и пресловутое ГРУ Генштаба еще ничего не знали об американской новинке, иначе в ЦК КПСС не звучали бы такие речи.

Американские самолеты-разведчики к моменту этого заседания уже совершили около тридцати разведыватель-

ных полетов над СССР. Даже когда самолет обнаруживали радиолокационные станции ПВО, истребители, поднятые на перехват, ничего не могли сделать с заокеанской новинкой. 9 апреля 1960 года при очередной попытке сбить зловредного американца в воздух поднялись четыре МиГ-19 все того же 9-го гвардейского ИАП.

Результат перехвата оказался плачевным: U-2 прошел над полигонами в районе озера Балхаш, в очередной раз посетил Байконур, и ушел в сторону Ирана. Истребители помешать ему не смогли, зато понесли потери — разбился МиГ-19, который пилотировал старший лейтенант Владимир Карачевский.

Главнокомандующий войсками ПВО маршал С.С. Бирюзов (1904—1964) даже приказал нарушить границу Ирана, отправив вслед разведчику два перехватчика МиГ-17 156-го ИАП на случай, если он пойдет на снижение (пилотам приказали в случае необходимости идти на таран). Но и это не помогло.

Однако фортуна наконец отвернулась от американских пилотов. Следующий полет U-2 1 мая 1960 года закончился для них печально. Сначала события разворачивались по знакомому сценарию: истребители ПВО пытались перехватить Пауэрса, но успеха не имели. И только попадание зенитной управляемой ракеты комплекса С-75, запущенной одним из дивизионов 57-й зенитно-ракетной бригады, поставило точку в очередном воздушном кризисе.

Разошедшиеся не на шутку зенитчики по запарке сбили заодно свой истребитель-перехватчик МиГ-19 356-го ИАП, действуя, видимо, по принципу «бей своих, чтоб чужие боялись». Его пилот Сафонов погиб. Фрэнсису Пауэрсу (1929—1977) повезло больше. Он выпрыгнул с парашютом, попал под суд и получил срок. Впрочем, сидел он недолго, 10 февраля 1962 года его обменяли на советского разведчика, полковника КГБ Рудольфа Абея (1903—1971).

События праздничного первомайского дня имели серьезные политические последствия. Обиженный Хрущев отказался встречаться с американским президентом Эйзенхауэром, намечившееся было потепление советско-американских отношений сменилось очередными заморозками.



Главным конкурентом истребительной авиации ПВО стали зенитные управляемые ракеты. После того, как был сбит самолет U-2 Пауэрса, все лавры достались зенитчикам



В начале 60-х годов единственным самолетом, способным бороться с американскими разведчиками U-2, считался истребитель-перехватчик Су-9

Но для нас важнее другое. Никита Сергеевич, к вашему неудовольствию авиаторов, получил убедительнейшее доказательство правоты своих взглядов. Зенитная ракета комплекса С-75 сделала то, что было недоступно пилотируемым истребителям-перехватчикам. Она уничтожила, наконец, ненавистный американский самолет-разведчик, показав свое превосходство над авиацией.

Интересно, что командующий истребительной авиацией ПВО Е.Я. Савицкий эту ситуацию оценивал по-другому: «Его (Пауэрса — *Авт.*) в небе над Свердловском достала зенитная ракета... Но это же с не меньшим успехом мог сделать новый перехватчик Сухого (Су-9)». Тем не менее, этого не произошло и все лавры достались ракетчикам.

Теперь сторонникам развития авиационных средств вооруженной борьбы пришлось окончательно замолкнуть, козыри ракетостроителей им крыть было нечем. Ну, а Хрущев даже после своей вынужденной «отставки» в октябре 1964 года, остался убежденным противником боевой авиации. По той же причине его яростно невзлюбили самолетостроители и авиаторы.

Впрочем, все по порядку. Все началось еще в 1955 году. Главнокомандующий ВВС маршал К.А. Вершинин на подведении итогов учений заявил, что задача перехвата самолетов противника ночью на дальних подступах решена. 96 процентов встреч истребителей с целями выполнено свободным поиском без прожекторов и локаторов на борту боевых машин. Отсюда следовал логический вывод, отдельная авиация ПВО просто не нужна, ее необходимо передать в состав ВВС. Понять Вершинина нетрудно: буквально накануне, в 1954 году приказом министра обороны истребительная авиация военных округов была оперативно подчинена главному конкуренту, главнокомандующему войсками ПВО. Война между двумя ведомствами продолжалась.

Но вскоре на поверхность всплыло одно «маленькое обстоятельство», о котором не упомянул маршал. Оказалось, что условные противники — бомбардировщики ВВС — летали ночью с зажженными бортовыми огнями, что и позволяло истребителям легко их находить в ночном небе. Когда Хрущев узнал об этом, его подозрительное отношение к военной авиации значительно усилилось.

Сокращения

Первые годы после смерти Сталина, Никита Сергеевич, вынужденный мирно сосуществовать с «закрытыми друзьями» — Молотовым, Маленковым (который со времен войны считался куратором авиастроения), Булганиным, Ворошиловым и т.д. — не предпринимал никаких радикальных мер. В военной сфере он продолжал политику скончавшегося генералиссимуса.

Так, 25 ноября 1954 года Совмин СССР принял постановления №№ 2386-1140 и 2382-1136, которые обязывали Министерство обороны сформировать в период 1955—57 гг. 39 (!) новых бомбардировочных авиационных дивизий. В том числе: 8 дивизий стратегической авиации; 11 дивизий дальней авиации; 20 дивизий фронтовой авиации; а также 16 бомбардировочных третьих авиаполков для уже существующих бомбардировочных и минно-торпедных дивизий двухполкового состава фронтовой авиации и авиации ВМФ.

Планы «партии и народа» просто потрясают, когда знакомишься с этими документами, долгое время находившимися под грифом «Совершенно секретно. Особой важности». Надо учесть, что и так к январю 1955 года в составе советских ВВС имелись как минимум 94 (!) соединения: 30 бомбардировочных, 19 штурмовых, 45 истребительных авиационных дивизий.

Если бы милитаристские планы ЦК КПСС удалось превратить в жизнь, то в ВВС насчитывалось бы 113 авиационных дивизий плюс к ним несколько десятков авиационных соединений войск ПВО и ВМФ.

Но с этим планом верные ленинцы переборщили. Он был просто невыполним, что быстро стало очевидно. Поэтому уже 12 августа 1955 года маршал Жуков направил в ЦК КПСС «Справку-доклад о сокращении Вооруженных Сил», украшенную весьма серьезными грифами «Сов. секретно. Особой важности», в которой содержался следующий пункт:

«На основании указанных Постановлений Правительства (о которых шла речь выше — *Авт.*) Министерством обороны в 1955 году формируются: одна дивизия стратегической авиации, пять дивизий дальней авиации, две бом-

бардировочные дивизии фронтовой авиации, а также шесть бомбардировочных авиаполков для существующих бомбардировочных авиадивизий двухполкового состава фронтовой авиации.

В 1956 году Министерство обороны считает целесообразным провести формирование только одной стратегической авиадивизии и одного авиаполка. Все остальные формирования дальней и фронтовой авиации отнести на более поздние сроки. Указанные соображения уже учтены в представленном проекте по бюджету Министерства обороны на 1956 год. Предложения Министерства обороны по удлинению сроков формирования указанных выше авиационных соединений будут представлены дополнительно».

В этой же «Справке» предлагались и другие меры по сокращению численности вооруженных сил, осуществить которые Минобороны предлагало, помимо прочего, путем «расформирования 11 управлений авиационных корпусов ВВС из 17 имеющихся и 2 управлений авиакорпусов истребительной авиации ПВО из 7 имеющихся. Руководство авиационными дивизиями возлагается непосредственно на воздушные армии».

Не дожидаясь согласия кремлевских вождей, руководители министерства обороны принялись за расформирование управлений авиационных корпусов. В течение короткого срока перестали существовать:

1) 54-й истребительный авиакорпус (Прибалтийский военный округ, Калининград); 2) 58-й истребительный Рижский авиакорпус (Белорусский военный округ, Волковыск); 3) 71-й истребительный авиакорпус (Группа советских войск в Германии); 4) 3-й гвардейский истребительный авиакорпус (Туркестанский военный округ); 5) 60-й гвардейский штурмовой Кировоградско-Берлинский Краснознаменный авиакорпус (Белорусский военный округ, Пинск); 6) 75-й штурмовой Люблинский Краснознаменный авиакорпус (Группа советских войск в Германии); 7) 51-й гвардейский тяжелый бомбардировочный Смоленско-Берлинский авиакорпус (Дальняя авиация, Могилев); 8) 74-й тяжелый бомбардировочный авиакорпус; 9) 76-й бомбардировочный авиакорпус (Дальневосточный военный округ, Сахалин); 10) 79-й гвардейский тяжелый бом-



*Продукция Агитпропа — «Командир автомобильного взвода
старшина П. Исаченко инструктирует подчиненных»*

бардировочный Сталинградский авиакорпус (Дальняя авиация, Бобруйск); 11) 81-й гвардейский тяжелый бомбардировочный Гомельский авиакорпус (Дальняя авиация); 12) 84-й тяжелый бомбардировочный авиакорпус (Дальняя авиация), и многие другие.

Через полгода, 9 февраля 1956 года, появилось «строго секретное» Постановление Президиума ЦК КПСС, гласившее: «1. Одобрить предложения Министерства обороны СССР (т. Жукова) по дальнейшему сокращению численности Вооруженных Сил СССР и поручить Министерству обороны СССР уточнить сроки проведения намеченных мероприятий. Вопрос о времени опубликования сообщения о дальнейшем сокращении численности Вооруженных Сил СССР рассмотреть отдельно».

Так для ВВС прозвучал первый тревожный звонок. Но пока что он был слабенький и не вызвал особого беспокойства у крылатых генералов. Между тем процесс, что называется, пошел. Н.С. Хрущев постепенно становился фигурой номер один в советском руководстве. Попытки управлять страной триумвиратом оказались нереальными. Как говаривал бессмертный горец Маклауд, в конце всегда остается только один.

Усилив свои позиции на кремлевском Олимпе, Хрущев предпринимал все более радикальные меры по сокращению армии. Те, кто был не согласен с его генеральной линией, отправлялись на свалку — Молотов, Маленков, Булганин и примкнувший к ним Шепилов, недавний союзник Жуков. Центробежные кремлевские силы выбрасывали на периферию все новых прежних вершителей судеб советского народа.

Приходившие на их место люди, помня о печальной судьбе своих предшественников, старались не только не перечить новому «хозяину», но и бежать впереди паровоза.

Новый министр обороны маршал Р.Я. Малиновский (1898—1967) и начальник Генерального штаба маршал В.Д. Соколовский (1897—1968) в январе 1958 г. направили Хрущеву докладную записку с новыми предложениями по дальнейшему сокращению вооруженных сил СССР. В ней они предложили обширный список мероприятий:

1) Вывести на территорию СССР из Группы советских войск в Германии войсковых частей и учреждений на 41753 человека, в том числе две мотострелковые дивизии, одну из которых перевести на сокращенные штаты 3-тысячного состава; другую дивизию, а также армейские артиллерийские и зенитно-артиллерийские части расформировать.

2) В составе ГСВГ 7 зенитных артиллерийских дивизий и 2 армейские артдивизии реформировать в бригады.

3) Вывести из Южной группы войск на территорию СССР управление 38-й армии с частями охраны и обслуживания и две мотострелковые дивизии, которые перевести на сокращенные штаты 3-тысячного состава, разместив их в Прикарпатском военном округе.

4) Расформировать: управление Южно-Уральского военного округа; управление 25-й армии в поселке Шкотово Дальневосточного военного округа; одно управление авиационного корпуса и управление Ленинградского военноморского района, подчинив их соединения и части командующему флотом; восемь мотострелковых дивизий, в том числе пять на Дальнем Востоке (г. Благовещенск, с. Барабаш, г. Сучан, Сахалин, Камчатка) и три в Забайкалье (ст. Даурия, разъезды 74 и 77).

5) Расформировать два управления минно-торпедных авиадивизий, одно управление истребительной авиадивизии, одно управление военно-транспортной авиадивизии и два управления тяжелобомбардировочных авиадивизий.

6) Расформировать 3 истребительные, 4 бомбардировочные, 4 истребительно-бомбардировочные авиадивизии; 2 авиаполка истребителей-бомбардировщиков, 30 истребительных, 5 бомбардировочных, 3 тяжелых бомбардировочных, 1 минно-торпедный авиационные полки и 4 разведывательные авиационные эскадрильи. Основание: указанные дивизии и полки в настоящее время укомплектованы самолетами только на 40—50 %, перспектив на получение ими от промышленности в ближайшие годы новых самолетов не ожидается.

7) Расформировать пять управлений истребительных авиационных дивизий ПВО, в связи с расформированием входящих в их состав полков и направлением боевой техники на доукомплектование остающихся дивизий.

8) Расформировать 2 зенитные артиллерийские дивизии, 3 артиллерийские бригады, 2 пулеметно-артиллерийских полка, 2 учебных танковых полка, 1 пушечный артиллерийский полк и 1 артбригаду; зенитно-прожекторный полк, 29 отдельных зенитных артдивизионов прикрытия аэродромов (как не обеспечивающих надежного прикрытия аэродромов); 7 управлений зенитных артдивизий, 12 управлений зенитных арtpолков, 18 зенитных артиллерийских батарей и т.д.

Столь масштабных сокращений Красная Армия не видела с момента окончания войны. Счет расформированных авиационных дивизий пошел на десятки. Хрущевской решительности и уверенности можно только позавидовать, ведь абсолютное большинство армейских и авиационных генералов и офицеров было настроено против таких мер. Естественно, на словах все были «за», но глухое недовольство прорывалось наружу в частных беседах и письмах.

Соответствующие органы эти беседы подслушивали, письма читали, а потом информировали вышестоящие инстанции. Так, 1 марта 1958 года председатель КГБ направил в ЦК КПСС совершенно секретную «Записку о недовольстве некоторых офицеров Забайкальского военного округа»

га организационными мероприятиями по сокращению Вооруженных Сил», где говорилось:

«Докладываю, что Комитетом госбезопасности в процессе выборочного контроля почтовой корреспонденции военнослужащих (а ведь Конституция гарантировала тайну переписки!) Забайкальского военного округа за период с 12 по 17 февраля с.г. выявлено более ста писем, в которых офицеры Советской Армии высказывают недовольство оргмероприятиями, связанными с сокращением численности Вооруженных Сил СССР, и выражают тревогу по поводу своей дальнейшей судьбы».

Офицеров легко понять. Обвальное сокращение армии ломало весь их образ жизни, ставило крест на дальнейших планах служебной карьеры. К тому же всякая корпорация имеет свои собственные интересы, очень часто противоположные интересам остальной части общества.

Но хотя большинство генералов и авиаконструкторов в своих мемуарах неустанно разоблачают «ошибки» Хрущева, думается, что сокращение армии нужно поставить ему в заслугу. Он одним из первых понял, что неограниченная гонка вооружений, бесконечное производство гор оружия, которое с конца 20-х годов было самым главным занятием всей Страны Советов, может привести к полному краху социалистического эксперимента. Требовалась передышка.

В то же время, будучи истинным большевиком, Никита Сергеевич вовсе не думал отказываться от борьбы с мировым империализмом во имя окончательного торжества идей марксизма-ленинизма. Просто он, в отличие от своих более консервативных коллег, застывших на уровне военной стратегии времен войны, понял две важные вещи.

Во-первых то, что ни в одиночку, ни вместе со всем «лагерем социализма» СССР мировое господство не завоеует. Надо делать ставку на так называемое «национально-освободительное движение» в странах Азии, Африки и Латинской Америки, обеспечить марксистско-ленинскую ориентацию его лидеров и правящих партий.

Во-вторых, он увидел перспективы ракетного, особенно ракетно-ядерного оружия. В этом плане полуграмотный кремлевский вождь (образование — 4 класса школы и 2 курса Промышленной академии из 4-х) оказался более

дальновидным стратегом, нежели руководители военного ведомства. Министр обороны маршал Жуков в это время был озабочен дальнейшим увеличением количества тяжелых танков и артиллерийских орудий в сухопутных войсках. Он по-прежнему готовился воевать по стандартам Второй мировой войны, практически не принимая в расчет новые виды оружия.

Понимая, что без авиации пока что не обойтись, Хрущев не довел сокращения до логического конца — полной ликвидации ВВС. Самолеты оставили, но с одним условием — основным их оружием станут управляемые ракеты. Шанс на выживание и дальнейшее существование в тени ракетных войск появился только у ракетноносцев. Борьбу с авиацией противника тоже планировалось вести с помощью ракет — уничтожить большую часть самолетов НАТО ядерными ударами на аэродромах базирования, остальные убрать с неба зенитными ракетами.

Конец 50-х годов стал временем массового сокращения авиационных частей и соединений. Так, из ГДР отправились в СССР на расформирование 200-я гвардейская штурмовая Нежинская Краснознаменная авиадивизия (Бранденбург); 114-я гвардейская штурмовая Черниговско-Речицкую Краснознаменная авиадивизия; 145-я, 175-я, 263-я истребительные авиадивизии.

Те же процессы шли во внутренних военных округах. В Белорусском военном округе, были расформированы: в 1958 году — 144-я истребительная авиадивизия Дальней авиации; в 1959 году — 166-я бомбардировочная авиадивизия; в 1960 году — 330-я истребительная авиадивизия, 311-я авиационная Молодечненская Краснознаменная дивизия истребителей-бомбардировщиков, 187-я бомбардировочная авиадивизия, 160-я тяжелая бомбардировочная авиадивизия; в 1961 году — 45-я тяжелая бомбардировочная Гомельская авиадивизия, 157-я бомбардировочная авиадивизия.

Куда исчезли штурмовики?

Бурная деятельность Хрущева в военной сфере не ограничивалась только механическим сокращением вооруженных сил, расформированием частей и соединений. Его

правление стало также периодом больших перемен в структуре ВВС, многочисленных перемен в их организации.

Первой под раздачу попала штурмовая авиация. Директивой министра обороны СССР маршала Жукова № 30660 от 29 апреля 1956 года она была вообще ликвидирована как вид авиации. По поводу причин столь радикального решения до сих пор идут споры, приводятся различные версии и предположения.

Генерал-лейтенант авиации Поздняков писал в журнале «Военная мысль»: «учитывая тот факт, что самолеты-штурмовики Ил-2 и Ил-10 устарели, а МиГ-15 не в полной мере отвечал предъявленным требованиям, штурмовая авиация была упразднена». Кандидат военных наук полковник Е. Лаврентьев в пику ему утверждал, «что ни от кого невозможно было получить сколько-нибудь вразумительные объяснения истинных причин проведения столь странной реформы ВВС».

В такой ситуации, и с учетом того, что уже проходили успешные государственные испытания новейшего реактивного штурмовика Ил-40, офицеры штурмовой авиации (по старой русской традиции — барин приедет, рассудит) написали письмо Хрущеву, в котором пытались доказать необходимость сохранения ее в ВВС как вида авиации.

Ответ, пришедший им от главнокомандующего ВВС главного маршала авиации Жигарева, поражал своей простотой: «в письме написано в основном все правильно, но штурмовая авиация все же восстановлена не будет». Чуть позже он же в беседе с летным составом заявил, что штурмовики Ил-10 морально устарели, а посему, в связи с возросшей эффективностью средств ПВО, неизбежно понесут очень большие потери.

Отказ от принятия на вооружение нового реактивного штурмовика Ил-40 летчикам объясняли экономическими причинами. Дескать, дешевле использовать для непосредственной поддержки наземных войск устаревшие истребители, которые высвобождались после перевооружения полков истребительной авиации новой техникой.

Решение было принято, и его начали претворять в жизнь. Буквально за год все штурмовые авиадивизии и полки были расформированы, лишь несколько полков, ос-



Одной из главных проблем советской авиации была высокая аварийность, вызванная многочисленными дефектами авиационной техники и низким уровнем летной подготовки личного состава



Возрождение штурмовой авиации произошло лишь в годы афганской войны

нащенных самолетами МиГ-15 бис, передали во фронт-овую бомбардировочную авиацию для использования в качестве фронтовых бомбардировщиков (пилотам теперь предписывалось выполнять бомбометание только с гори-

зонтального полета на больших высотах, хотя у них не было соответствующих прицелов).

Почему все же в 1956 году исчез целый вид авиации советских ВВС? Скорее всего, дело здесь все в той же ракетной эйфории, охватившей Кремль и его окрестности. В это время на вооружение сухопутных войск стали поступать оперативно-тактические ракетные комплексы Р-11 (8А61) с дальностью полета до 150 км, размещенные на самоходных пусковых установках 2П19 (на базе танка ИС-2), тактические ракеты «Филин» и «Марс», тоже на подвижных пусковых установках.

Учитывая их боевые возможности, Хрущев, а вслед за ним руководители минобороны уверовали в то, что оснащенные ракетным оружием сухопутные войска, способны самостоятельно, без поддержки со стороны авиации, уничтожать объекты противника, расположенные в тактической и ближайшей оперативной глубине его обороны. При таком раскладе сил для штурмовиков работы на поле боя не оставалось. Отсюда следовал логический вывод — зачем, в таком случае, сохранять штурмовую авиацию? Незачем...

Но природа не любит пустоты. Советские стратеги, испугавшись собственного отчаянного реформаторства, решили не рубить под корень, а найти замену ликвидированным штурмовикам. 17 мая 1957 года на свет появилась директива начальника Генштаба маршала Соколовского о создании истребительно-бомбардировочной авиации в составе фронтовой авиации.

Для формирования соединений истребителей-бомбардировщиков использовали некоторые штурмовые авиадивизии. Так, в Белорусском военном округе 1-я гвардейская штурмовая Сталинградская дважды Краснознаменная и 311-я Молодечненская штурмовая Краснознаменная авиадивизии перешли на новую технику, после чего стали именоваться авиадивизиями истребителей-бомбардировщиков.

Основными задачами истребительно-бомбардировочной авиации были определены поддержка сухопутных войск и сил флота путем уничтожения важных, главным образом малоразмерных и подвижных наземных и морских объектов в тактической и ближайшей оперативной глуби-



Су-7Б стал основной машиной советской истребительно-бомбардировочной авиации, созданной в 1957 году для замены штурмовиков



В конце 50-х годов истребители МиГ-17 были переданы в истребительно-бомбардировочную авиацию

не. Как видим, обязанности соединений ИБА почти полностью совпадали с функциями ракетных подразделений армейских соединений, дополняя и дублируя их.

Ракетный угар

Поскольку у нас в стране никак нельзя обойтись без революций, в конце 50-х годов было широко объявлено узкому кругу авиационных командиров об очередной «революции» в теории и практике авиационной поддержки войск. Суть ее состояла в одновременном применении обычных авиационных средств поражения, ядерного и химического оружия.

Но военным стратегам и этого показалось мало. Вскоре о применении обычных боеприпасов для авиационной поддержки войск вообще перестали упоминать. Даже на учениях отрабатывалось только ядерное поражение войск противника. Зачарованное мощью ядерного оружия, советское военное, в том числе авиационное руководство, считало привычные фугасные бомбы и неуправляемые ракеты практически бесполезными в будущей мировой войне. По эффективности действия, один ядерный «спецбоеприпас» мог заменить сотни обычных авиабомб. Понятие же «локальные войны» в лексиконе военных пока еще отсутствовало — они были впереди.

Хрущев считал, что из всех видов авиации право на дальнейшее существование имеет только один — дальняя, но оснащенная, опять же, ракетным оружием. Поэтому ракеты появились практически на всех типах самолетов. Машины, не способные их нести, были обречены.

Конструкторы спешно приспособливали под ракеты серийные бомбардировщики. Туполев на своем Ту-16 в 1954 году установил крылатые ракеты КС-1, уже прошедшие испытания на поршневом самолете Ту-4. Радиус действия нового ракетноносца Ту-16КС составлял 1600 км при дальности пуска ракет 90 км. Со «старичка» Ту-4 был целиком взят и комплекс управления вместе с РЛС «Кобальт-Н».

Полки, имевшие Ту-4, расформировывались или передавались в другие виды вооруженных сил. Так, в феврале 1955 года 57-я бомбардировочная Смоленская Краснозна-

менная авиадивизия (два полка Ту-4) вошла в состав ВВС Балтийского флота и стала именоваться минно-торпедной. Летом того же года ее Ту-4 стали заменять на реактивные торпедоносцы Ту-16Т, но вскоре стало ясно, что в единоборстве с американскими авианосцами шансов у этих машин практически нет.

Поэтому в следующем году началась работа над созданием новой модификации бомбардировщика Ту-16 К-10, получившей на вооружение крылатые ракеты К-10. Официально самолет был принят на вооружение в октябре 1961 года. Но и этого показалось мало. Через пару лет Ту-16 получили крылатые ракеты КСР-2 (К-16), КСР-11 (К-11), К-26. Минно-торпедные дивизии и полки, оснащенные новыми ракетноносцами, 20 марта 1961 года были переименованы в морские ракетноносные.

Ракетостроители пользовались благоприятным моментом и старались протолкнуть на вооружение как можно больше своих «питомцев». Особой активностью отличался Владимир Челомей, готовый создавать ракеты любого класса. К тому же в его конструкторском бюро трудился сын Хрущева Сергей, игравший роль лоббиста интересов своего начальника.

Хрущев в своих мемуарах вспоминал: «Челомей же буквально засыпал нас новыми предложениями: глобальные ракеты, межконтинентальные ракеты, ракеты классов «корабль-земля» и «земля-корабль»... На одном из совещаний Челомей, как коробейник, который вытаскивает из короба ботинки с ситцем и бусами, развернул перед нами свои проекты. Помню, как ворчал тогда Королев: вот, мол, Челомей и то, Челомей и се, Челомей все берет в свои руки».

В середине 50-х годов авиационному командованию пришлось даже «усыновить», правда, на короткий срок, новорожденные ракетные войска. С января 1955 года в составе ВВС началось формирование семи «инженерных» (то есть, ракетных) полков и бригад, оснащенных комплексами ракет 8А61, 8Ж38, Р-5, а чуть позже и 8К63 (Р-12).

Это были: 1) 90-я инженерная бригада (Закавказский ВО); 2) 85-я инженерная бригада (Дальневосточный ВО); 3) 72-я гвардейская инженерная Гомельская Краснознаменная бригада (Ленинградский ВО, затем ГСВГ); 4) 73-я

инженерная бригада (Северокавказский ВО); 5) 77-я инженерная бригада (Прикарпатский ВО); 6) 199-я гвардейская инженерная Дрезденская бригада (Белорусский ВО); 7) 233-я инженерная Свирская бригада (ГСВГ).

Руководство министерства обороны продолжало свои опасные эксперименты: 2 февраля 1956 года с полигона Капустин Яр стартовала ракета Р-5М с ядерным зарядом. Через десять с половиной минут, пролетев более 1000 км, она взорвалась на Семипалатинском полигоне. Еще через несколько лет ракета средней дальности Р-14 с ядерным зарядом, стартовав в Забайкалье, поразила цель на острове Новая Земля.

В тот первоначальный период развитие ракетных войск в СССР шло аналогично США, где они входили и входят в состав ВВС. Но советские руководители всегда предпочитали идти своим путем («нормальные герои всегда идут в обход»). Поэтому в 1959 году было решено создать новый вид вооруженных сил — ракетные войска стратегического назначения, о чем вскоре торжественно сообщили бесконечно счастливому советскому народу. Основой для формирования РВСН послужили военно-воздушные силы.

Из их состава в ракетные войска передали 17 инженерных (ракетных) полков резерва Верховного главнокомандования и три управления авиационных дивизий. Туда же отправились управления 18-й, 48-й и 50-й воздушных армий Дальней авиации — их вскоре переформировали в управления вновь формируемых ракетных армий. А самую Дальнюю авиацию перевели на корпусную систему.

17 декабря 1959 года на свет появилось совершенно секретное постановление Совета Министров СССР № 1384-615 «Об учреждении должности главнокомандующего Ракетными войсками в составе Вооруженных Сил СССР». Первым главкомом РВСН был назначен главный маршал артиллерии М.И. Неделин (1902—1960).

В скором времени управление 229-й истребительной авиационной Таманской Краснознаменной дивизии сменило привычные истребители на баллистические ракеты, перебралось с Дальнего Востока в Поволжье, где получило непривычное наименование — 60-я ракетная дивизия. Такая же судьба ждала 11-ю гвардейскую тяжелую бомбарди-

ровочную Орловско-Берлинскую Краснознаменную авиадивизию (Канск), 83-ю (14-ю) гвардейскую тяжелую бомбардировочную Брянско-Берлинскую Краснознаменную авиадивизию.

Кроме них, в последующие годы были переформированы в ракетные дивизии РВСН 265-я истребительная Мелитопольская Краснознаменная авиадивизия, 206-я штурмовая Мелитопольская Краснознаменная авиадивизия. Ракетными стали несколько десятков авиационных полков. Тысячам офицеров пришлось сменить голубые погоны на черные и осваивать новое оружие.

В результате бурного развития ракетостроения и больших перемен в организационной структуре советских вооруженных сил, ВВС фактически остались не удел. Главной ударной силой стали ракетные войска, оснащенные ядерным оружием, тактические ракеты превратились в основное средство поддержки сухопутных войск на поле боя, зенитные ракетные комплексы стали ядром противовоздушной обороны. А где же авиация?

Своеобразным манифестом взглядов Хрущева в военно-технической сфере явилось его выступление на сессии Верховного Совета СССР 14 января 1960 года, вызвавшее огромный резонанс как в стране, так и во всем остальном мире. Неожиданно для всех, Никита Сергеевич объявил прошедший год первым годом строительства коммунизма, пообещал процесс строительства завершить к 1980 году; сообщил о ликвидации за ненужностью министерства внутренних дел СССР; предложил сократить более чем на миллион человек вооруженные силы страны.

Подобные новости ввели в смятение депутатов, привыкших по команде единогласно голосовать за любой закон, не вникая в его суть. Поэтому мало кто из них обратил внимания на те пассажи речи Хрущева, которые касались военно-технической политики. А они были довольно интересны и содержали целый ряд замечаний, в дальнейшем замалчиваемых советской пропагандистской машиной:

«Военная авиация и военно-морской флот при современном развитии военной техники утратили свое прежнее значение. Этот вид оружия не сокращается, а заменяется. Военная авиация почти вся заменяется ракетной техни-

кой. Мы сейчас резко сократили и, видимо, пойдем на дальнейшее сокращение и даже прекращение производства бомбардировщиков и другой устаревшей техники» — вещал с трибуны Хрущев, забивая гвозди в гроб бомбардировочной авиации. Другим ее видам он разрешал еще немного пожить.

Однако поистине сенсационным было другое высказывание кремлевского лидера, касавшееся вероятности новой мировой войны и ее исхода. Агитпроп годами твердил о невозможности победы в ядерной войне, и вдруг Хрущев во всеуслышание заявил: «Каждый трезво мыслящий человек хорошо понимает, что атомное и водородное оружие представляет наибольшую угрозу тем странам, которые имеют наибольшую плотность населения.

Конечно, в случае возникновения новой мировой войны пострадают так или иначе все страны. Мы тоже перенесем большие беды, у нас будет много жертв, но мы выживем, наша территория огромна и население менее сосредоточенно в крупных промышленных центрах, чем во многих других странах. Несравненно больше пострадает Запад.

Если агрессоры развяжут новую войну, то она будет не только их последней войной, но и гибелью капитализма, так как народы ясно поймут, что капитализм является источником, порождающим войны, и дальше не будут терпеть этот строй, несущий страдание и бедствия человечеству».

Суть высказываний Хрущева можно изложить так: если атомная война начнется, то победим в ней мы, хотя жертвы будут большие. Поэтому советское руководство было готово к ядерному конфликту в период Кубинского кризиса, рассчитывая, к тому же, на то, что страны Запада струсят и отступят перед наглостью Кремлю.

Не гнушался Никита Сергеевич и блефа: «советские люди могут чувствовать себя спокойно и уверенно: современное вооружение Советской Армии вполне обеспечивает неприступность нашей страны. Конечно, неприступность — понятие довольно условное. Ведь нельзя забывать о том, что наши противники, а некоторые государства, не скрывая считают себя нашими противниками, не будут стоять на месте. Если эти государства сейчас не имеют такого ко-

личества ракет, как мы, да и ракеты у них менее совершенные, то они имеют возможность наверстать временное отставание, усовершенствовать свою ракетную технику и, может быть, рано или поздно сравняются с нами».



*«Кузькина мать» для американцев.
Муляжи межконтинентальных ракет
очень эффектно смотрелись на Красной площади*

Заявление весьма смелое, особенно если учесть, что в 1960 году в СССР на боевое дежурство были поставлены лишь первые две (!) межконтинентальные ракеты Р-7А конструкции ОКБ С.П. Королева (1907—1966), а кроме них на вооружении состояли всего 32 баллистические ракеты Р-5М с дальностью полета 1200 км. Но об этом знал очень узкий круг военных и политических руководителей, поэтому до поры до времени ракетный блеф имел успех на международной арене.

Но к началу Карибского кризиса (октябрь 1962 г.) американцы и англичане получили от своего важнейшего агента, полковника Главного разведывательного управления Генерального штаба Советской Армии Олега Пеньковского (1919—1963), точные сведения о состоянии и перспективах развития ракетных войск СССР. Покровитель Пеньковского — командующий ракетными войсками и артиллерией маршал С.С. Варенцов (1901—1971) — не держал секретов от своего бывшего порученца. Эти данные позволили президенту Джону Кеннеди не поддаться на ядерный шантаж, в результате чего советские ракеты отправившись с Кубы на историческую родину. Очередная попытка блефа на международной арене провалилась.

Между тем в США речь Хрущева на сессии Верховного совета внимательно изучили и пришли к выводу, что «14 января 1960 года Н.С. Хрущев сформулировал основные положения новой военной доктрины. В ее основе лежало утверждение о том, что баллистические ракеты должны занимать центральное место в военной стратегии и стать решающим фактором как в европейских войнах, так и в войне с участием сверхдержав.

С тех пор в СССР возобладало мнение, что война начнется массированным внезапным ударом с применением ядерного оружия. Вновь сформированные ракетные войска стратегического назначения стали важнейшей частью советских вооруженных сил. Новая доктрина представляла собой значительный отход от существовавших ранее концепций, которые основное внимание уделяли операциям сухопутных войск и взаимодействию родов войск».

Конечно, процесс совершенствования боевой авиационной техники по инерции продолжался, на вооружение

принимали новые типы самолетов. Но им в стратегических планах советских военачальников отводилось второстепенное место, и лишь в том случае, если они несли на борту ракетное оружие, желательно с ядерной начинкой. Не случайно в этот период истребители окончательно лишились пушечного вооружения, а в дальней авиации чуть ли не ежегодно появлялись все новые типы крылатых ракет большой дальности с ядерными боеголовками.

Авиационные конструкторы и генералы, естественно, глухо роптали. Привитая еще Сталиным покорность не позволяла им высказывать свое мнение открыто, но фигу в кармане они уже научились показывать.

Любимец Сталина, попавший при Хрущеве в опалу, авиаконструктор Александр Яковлев в своей книге «Цель жизни» убеждал: «Пилотируемые летательные аппараты тактического назначения, применяемые как средство ближнего боя, воздушной фото- и радиоразведки, для взаимодействия с наземными войсками, а также как средство перехвата воздушного противника на территории, недостаточно насыщенной ракетными зенитными установками, будут находиться на вооружении армий всех стран мира...

Военная авиация, способная самостоятельно решать тактические задачи, будет оснащаться ракетным оружием различного назначения: ракетами «воздух — воздух», «воздух — земля», «воздух — корабль» и т.д. Они дают самолету возможность поражать как воздушные, так и наземные цели с больших дистанций и с большей разрушительной силой, чем отжившие свой век авиационные пулеметы и пушки».

Заметим, что Яковлев явно поторопился похоронить пушечное вооружение боевых самолетов. Даже спустя сорок лет после его прогнозов, практически все современные боевые машины имеют на борту автоматические пушки, применяемые против воздушных и наземных целей.

И еще одно обстоятельство бросается в глаза. Занимаясь созданием тактических самолетов, Яковлев постоянно подчеркивал необходимость их сохранения в ВВС, одновременно твердя о полной бесперспективности стратегических бомбардировщиков: «Военно-техническая мысль все больше приходит к таким примерно выводам: с появлени-

ем дальних баллистических ракет стратегический бомбардировщик теряет свое значение.

Ракета в силу меньшей уязвимости по сравнению с самолетом и благодаря достигнутой сейчас степени точности попадания может гораздо эффективнее, чем тяжелый бомбардировщик, донести ядерный заряд огромной разрушительной силы до намеченной цели».

Здесь Яковлев, по сути дела, повторяет доводы Хрущева против сохранения авиации, о которых шла речь выше. Смысл его возражений против военно-технической политики того времени достаточно прост — не трогайте то, чем занимаюсь я, сокращайте все остальное, поскольку оно устарело.

Стоило только Хрущеву начать сокращения, как исполнительные генералы и маршалы с энтузиазмом кинулись претворять в жизнь «решения партии и правительства», желая продемонстрировать вождю свое рвение. После уничтоженной в 1957 году штурмовой авиации настал черед фронтовых бомбардировщиков и торпедоносцев ВМФ Ил-28.

Во всех военных округах и на флотах начали резать сотни исправных, имевших еще довольно значительный ресурс, самолетов.

Процесс поставили на поток, для ускоренного выполнения планов сокращения Ил-28 даже давили танками, превращая в бесформенные груды металла. Только в авиации Тихоокеанского флота было уничтожено около 400 самолетов Ил-28.

По мнению Хрущева, ставшего, естественно, «генеральной линией партии» в военном строительстве, место фронтовой бомбардировочной авиации должны были занять тактические ракетные комплексы, способные доставить к цели ядерные заряды различной мощности. В этой связи на Западе отметили:

«Роль бомбардировочной авиации дальнего действия, не рассматриваемой более как оптимальное стратегическое средство доставки, также подверглась переоценке.

Часть бомбардировщиков Ту-95 и М-4, первоначально предназначавшихся для совершения межконтинентальных рейдов, переоборудовали для использования в рамках Ев



В конце 50-х годов бомбардировщики Ил-28 советских ВВС сотнями пошли на металлолом — Хрущев считал, что время авиации прошло

ропейского ТВД. Ни один из этих самолетов не был выпущен в больших количествах.

Принятые на вооружение в конце 50-х гг. штурмовики второго поколения, такие как Су-7 и МиГ-21, могли нести ядерное оружие.

Признав возросшие возможности атаки с больших расстояний и снижающееся значение бомбардировочной авиации, в ВВС основное внимание стали уделять крылатым ракетам, имеющим большие возможности для прорыва и более дешевым в производстве и обслуживании, чем бомбардировщики».

Когда многочисленные недруги Хрущева обвиняют его в разрушении советских ВВС, в приоритете авиационно-ракетных комплексов, они забывают простую вещь. Для той войны, которую готовился вести в будущем Советский Союз (мировую ядерную) нужны были как раз такие машины. Зачем вести борьбу за господство в воздухе силами истребительной авиации, если гораздо эффективнее нанести ракетно-ядерный удар по авиабазам НАТО и уничтожить всю авиацию противника прямо на земле.

На долю собственных ВВС оставалась только «зачистка» после ядерных ударов — борьба с одиночными выживши-

ми самолетами, уничтожение уцелевших объектов на земле. Для решения подобных задач имевшихся сил авиации вполне хватало.

Большие изменения в описываемый период произошли и в авиации войск ПВО. Сначала в них массово внедрили сверхзвуковые авиационные ракетные комплексы перехвата (Су-9-51, Су-11, Як-28П) и зенитно-ракетные комплексы (С-75), затем начались организационные изменения.

Поскольку основой войск ПВО стали зенитные управляемые ракеты, в 1960 году все имевшиеся армии и корпуса ПВО реформировали в отдельные армии ПВО, при этом полки истребительной авиации включили в состав корпусов и дивизий ПВО без корпусных и дивизионных управлений (все истребительные авиадивизии были расформированы). Некоторые управления авиакорпусов и дивизий использовали для формирования соединений ПВО. Так, 38-ю ИАД ПВО реформировали в 17-ю дивизию ПВО 12-й отдельной армии ПВО; 39-ю ИАД ПВО — в 11-й корпус ПВО 2-й отдельной армии ПВО; 246-ю ИАД ПВО — в 26-ю дивизию ПВО Забайкальского корпуса ПВО и т.д.

Заодно командующего истребительной авиацией ПВО переименовали в командующего авиацией, а истребительную авиацию — в авиацию ПВО.

В начале 60-х годов в состав войск ПВО, помимо двух округов — Московского и Бакинского, входили: 2-я армия ПВО (Минск); 4-я армия ПВО (Свердловск); 6-я армия ПВО (Ленинград); 8-я армия ПВО (Киев); 10-я армия ПВО (Архангельск); 11-я армия ПВО (Хабаровск); 12-я армия ПВО (Ташкент); 14-я армия ПВО (Новосибирск); 19-я армия ПВО (Тбилиси).

В последний год своей политической карьеры, в 1964 году, Хрущев сделал еще один радикальный шаг: он ликвидировал должность командующего сухопутными войсками. Тем самым он подчеркнул, что исход будущей схватки с мировым империализмом решат исключительно ракетные войска стратегического назначения. Танковым и мотострелковым войскам отводилась второстепенная роль.

Свергнувший Хрущева верный соратник по партии Леонид Ильич Брежнев (1906—1982), рассудил иначе, и в

1967 году вновь восстановил пост командующего сухопутными войсками. Опыт локальных конфликтов подсказал, что силам общего назначения тоже найдется работа в ракетный век.

Зачем нам столько десантников?

Массовые сокращения не обошли стороной и воздушно-десантные войска, превратившиеся при Сталине в серьезную силу. Все страны мира, вместе взятые, имели десантников и десантных соединений меньше, чем один Советский Союз. Отечественные ВДВ даже получили в свое распоряжение собственную транспортно-десантную авиацию. Но все хорошее имеет свойство заканчиваться. Пришла пора «делать обрезание» десанникам.

Хрущев считал, что необходимо на время отказаться от планов крупномасштабной войны в Европе, предусматривавших применение механизированных армий, десятков танковых и механизированных дивизий при поддержке авиации и воздушно-десантных войск. Десантники, захватывая транспортные узлы и мосты, уничтожая командные пункты и узлы связи, а главное, склады ядерного оружия и его носители (самолеты на авиабазах) должны были содействовать быстрому продвижению сухопутных войск к Ла-Маншу.

Но после отказа от подобной стратегии, огромная группировка воздушно-десантных войск оказалась ненужной обузой для не самой богатой страны мира. К тому же, существовало одно весьма важное обстоятельство, лишавшее всякого смысла содержание мощной группировки ВДВ. Имевшийся в наличии парк транспортных самолетов не мог обеспечить переброску за один раз достаточно крупных сил («бортов» не хватало даже на одну дивизию!), а быстрое совершенствование средств ПВО вообще ставило под вопрос саму возможность проведения стратегических десантных операций.

И вот в апреле 1955 г. транспортно-десантную авиацию воздушно-десантных войск вывели из их состава и передали в ВВС. Там ее переименовали в военно-транспортную авиацию, а десанникам оставили семь эскадрилий «куку-



«Смерть придет с неба» — советские десантники готовились действовать в тылу назовских войск. Для этого требовалось всего лишь захватить господство в воздухе

рузников» Ан-2 для осуществления парашютной подготовки.

Одновременно с этим расформировали управления воздушно-десантных корпусов, а за ними и часть боевых соединений. Под сокращение попали следующие дивизии ВДВ: в 1955—56 гг. 11-я, 21-я, 100-я, 114-я гвардейская; в 1959 г. 31-я и 107-я гвардейская.

Впрочем, несмотря на сокращения, боевые возможности (особенно мобильность) оставшихся воздушно-десантных дивизий значительно повысились за счет поступления в военно-транспортную авиацию новых транспортных самолетов, имевших большую грузоподъемность. Ими стали



Пример американцев, широко использовавших вертолеты в корейской войне, привел к появлению в Советской Армии вспомогательной авиации

Ан-8 и Ан-12. Первыми транспортники Ан-8 получили на вооружение полки 12-й Мгинской Краснознаменной авиадивизии.

В чехарде многочисленных глобальных перемен в военной области, произведенных за время правления Хрущева, практически незамеченным осталось появление в СССР нового вида авиации, получившего в ту пору невзрачное наименование — вспомогательной. Своим рождением она была обязана принятию на вооружение непривычных летательных аппаратов — вертолетов.

В начале 50-х годов в Серпухове была сформирована 550-я отдельная смешанная авиаэскадрилья. Вскоре к ней присоединились три вертолетных полка, имевшие в своем составе машины Ми-4, Ми-6, Як-24, дислоцированные в Торжке, Каунасе и Александрии (на Украине). Один из полков — 239-й гвардейский Белгородский Краснознаменный — был в дальнейшем передислоцирован в ГДР, в состав ГСВГ.

Обычная советская гигантомания не обошла вертолетные части. Уже через несколько лет полков показалось мало, были сформированы две вертолетные дивизии (по два полка в каждой) — в Торжке и Каунасе.

В 1962 году вспомогательную авиацию преобразовали в войсковую, в которой выделялись три комплекта — дивизионный, армейский и фронтовой. Вертолетные дивизии к тому времени расформировали, остались только отдельные вертолетные эскадрильи и полки. Основным их назначением стало ведение тактической разведки, доставка техники и личного состава, связь.

Нахлебники

Эпоха Хрущева ознаменовалась весьма активным проникновением Советского Союза на азиатский и африканский континенты, попытками вмешательства в региональные конфликты, стремлением играть доминирующую роль в мировой политике. Зачем нам требовалось влезать в бесконечные войны в далеких странах, бросать в пламя боев своих граждан, кремлевское руководство никогда толком не могло объяснить. Обычно все сводилось к железобетонному лозунгу — «интернациональный долг». Почему-то оказалось, что граждане Страны Советов должны всему миру.



На самолетах советского производства можно было увидеть опознавательные знаки ВВС многих стран мира — нахлебников хватало

При этом одним из главных инструментов советского проникновения в страны третьего мира стали массированные поставки оружия и военной техники. Не последнее место в этом потоке вооружения занимала авиационная техника. Армии европейских и азиатских союзников СССР были оснащены советским оружием еще в 40-е годы. Через десять лет число нахлебников значительно увеличилось. Азиаты и африканцы были счастливы: современное оружие им давали в долг или вообще бесплатно, нужно было только вовремя объявить о своей симпатии к «идеям социализма и к первому в мире государству рабочих и крестьян».

Эта волшебная фраза, как в сказке про Али-Бабу, открывала двери советских арсеналов: отказа не было ни в чем, счет шел на тысячи. Один только Ирак за 32 года (1958—1990) получил 1145 боевых и транспортных самолетов, плюс к ним 348 вертолетов. Сирия получила свыше 1200 боевых самолетов. Вьетнамским братьям поставили около 700 боевых самолетов и 120 вертолетов.

Кубинский «команданте» Фидель Кастро, ставший при Хрущеве самым большим другом СССР в качестве только первой порции советской помощи получил 80 истребителей МиГ-17Ф, 42 машины МиГ-21Ф, три десятка учебных самолетов. Всего же за тридцать лет пламенной дружбы ку-

бинцы получили 384 боевых и 78 транспортных самолетов, 143 вертолета. А таких нахлебников были десятки*.

Вместе с «железом» Кремль присылал советников и летчиков, которые не только обучали, но и сами нередко вступали в бой над Африканщиной и Вьетнамщиной. В ряде мест на территории СССР (например, под Архангельском) были созданы специальные учебные центры, где проходили обучение африканские, азиатские и латиноамериканские «горячие парни». Кое-кто из них в дальнейшем сделал блестящую карьеру. Например, пилот бомбардировщика Ту-16 Хосни Мубарак в 1981 году стал президентом Египта и остается им до сих пор.

Глава 2. ЛЮДИ

Кадровые перестановки, затронувшие все сферы жизни Советского Союза после смерти Сталина, не обошли стороной и ВВС. Но первое время, пока Хрущев вел борьбу за кремлевский трон со своими «заклятыми друзьями», авиационные генералы чувствовали себя в безопасности и не переживали за свое будущее.

Первые перестановки в военном ведомстве начались в 1955 году, после того, как пост министра обороны занял возвращенный из ссылки в Уральский военный округ маршал Жуков.

Главкомандующим войсками ПВО был назначен маршал Бирюзов, в 1963 году ставший начальником Генерального штаба. Однако его пребывание на этом посту оказалось недолгим — в 1964 году Бирюзов погиб в авиакатастрофе.

В том же 1955 году отправился на пенсию командующий дальней авиацией маршал Новиков. Жуков не про-

* На этой почве появилась «верная примета»: если тот или иной правящий режим в какой-то стране третьего мира получает советское оружие, значит, он является «прогрессивным». Если оружие ему поставляет западная страна, режим безусловно отнесется к числу «реакционных». — *Прим. ред.*



Сталинские маршалы. Первый слева — главнокомандующий ВВС К.А. Вершинин, далее — Г.К. Жуков, К.Е. Ворошилов, М.В. Захаров, К.К. Рокоссовский

стил бывшему авиационному главкому обвинения в свой адрес, сделанные им во время следствия по так называемому «авиационному делу».

Победа над политическими соперниками в 1957 году развязала Никите Сергеевичу руки для чистки командного состава вооруженных сил. Волна перемен пошла сверху. Первым под подозрение попал недавний герой политических битв — министр обороны Жуков. Оно и понятно, если маршал помог Хрущеву справиться с Молотовым и Маленковым, что помешает ему устранить и новоявленного вождя?

Призрак «русского Бонапарта», способного осуществить военный переворот, в свое время преследовал Сталина, мешал он спать спокойно и Никите Сергеевичу. Поэтому вскоре, во время официального визита в Югославию, Жуков неожиданно для себя узнал, что он уже больше не министр обороны, а безработный маршал, непонятно что делающий в чужой стране.

После возвращения Жукова в Москву была устроена показательная порка «маршала Победы», самое деятельное участие в которой приняли его сослуживцы. Как это принято в России, многие из них обличение опального министра сочли шансом для дальнейшего подъема по служебной лестнице.

Сам Хрущев в своих мемуарах об этих событиях писал чуть ли не со слезами на глазах: «Увы, вынуждены были мы расстаться и с Георгием Константиновичем Жуковым. Для меня это было очень болезненным решением. Я высоко ценил его, и у меня с ним сложились наилучшие отношения... Но когда Жуков вошел в состав Президиума ЦК, то стал набирать такую силу, что у руководства страны возникла некоторая тревога. Члены Президиума ЦК не раз высказывали мнение, что Жуков движется в направлении военного переворота, захвата им личной власти.

Такие сведения мы получали и от ряда военных, которые говорили о бонапартистских устремлениях Жукова. Постепенно накопились факты, которые нельзя было игнорировать без опасения подвергнуть страну перевороту типа тех, которые совершаются в Латинской Америке. Мы вынуждены были пойти на отстранение Жукова от его постов. Мне это решение далось с трудом, но деваться было некуда».

Читая эти строки, поражаешься человеческому лицемерию. Слишком трудно представить Хрущева, рыдающего при одной мысли о расставании с Георгием Константиновичем. Замену ему нашли тут же, в лице маршала Родиона Малиновского, а Жукова посадили под домашний арест на подмосковной даче.

Оказавшись безработным, бывший министр в частных беседах весьма нелестно отзывался о военном и политическом руководстве СССР, видимо не подозревая, что все его разговоры подслушиваются, а записи ложатся на стол Хрущеву. Например, 27 мая 1963 года Председатель КГБ СССР В.Е. Семичастный отправил очередной «совершенно секретный» доклад вождю:

«Докладываю Вам некоторые сведения, полученные в последнее время о настроениях бывшего Министра обороны Жукова Г.К.



Смещение Г.К. Жукова в 1957 году с поста министра обороны повлекло за собой многочисленные кадровые перестановки и пересмотр взглядов на характер будущей войны — на смену танкам и самолетам должны были прийти ракеты

В беседах с бывшими сослуживцами Жуков во всех подробностях рассказывает о том, как готовилось и проводилось заседание Президиума ЦК КПСС, на котором он был отстранен от должности министра обороны, и допускает резкие выпады по адресу отдельных членов Президиума ЦК.

В разговоре с одним из своих сослуживцев по армии Жуков следующим образом отозвался о Малиновском Р.Я.: «Это хитрый человек, он умеет подхалимничать. Он никогда против слова не скажет. «Слушаю». «Есть». Он свое мнение прячет далеко и старается угодить. А такие сейчас как раз и нужны...»

Когда же к Жукову явились Брежнев и Сердюк, побеседовать о его «нездоровых настроениях», маршал отказался от своих слов, а заодно «выдал» компромат на своего премьера Малиновского: «В свое время, как известно, его старая жена написала весьма такое тревожное письмо, и мне было поручено вести следствие, я его вызвал с Дальнего Востока и расследовал. Этот материал был передан министру обороны Булганину. Где эти материалы, не знаю. О чем там сообщалось? О том, что Малиновский вопреки тому, чтобы вернуться на Родину, задержался во Франции в Марокканских частях, якобы поступил туда добровольно служить до 20-го года. И тогда, когда уже разгромили Колчака, он почему-то через Дальний Восток, через линию фронта Колчака поступил добровольцем в Красную Армию».

Как видим, корпоративной солидарностью в Советской Армии даже не пахло. Маршалы и генералы соревновались между собой в том, как поглубже «закопать» конкурентов, не брезгуя ничем.

После отстранения Жукова лишились своих постов и другие маршалы. Однако те причины их отставки, которые приводит Хрущев в мемуарах, вызывают только улыбку. Видимо, Никита Сергеевич считал своих читателей полными идиотами. Якобы начальника Генерального штаба маршала Соколовского отправили в отставку лишь потому, что «он уже болел, и пришлось его заменить», а потом «дошла очередь и до маршала Конева, тоже очень сильно болевшего, причем со времен войны, а потом когда он тру-

дился, то вообще весь скрипел». Начальник Генерального штаба маршал Захаров, дескать, «раньше своих лет составил, дремал на военных совещаниях и засыпал на заседаниях Совета Министров СССР. И мы с Малиновским решили, что нельзя держать начальником Генерального штаба человека, который постоянно дремлет, лучше подобрать голову посвежее».

Впрочем, Хрущев недалек от истины. Конечно, маршалов убирали не потому, что они одряхлели, а по иному принципу — «кто раньше был не с нами, тот был против нас». Но в плане своих умственных способностей они уже в самом деле мало на что годились. Взять, например, маршала Захарова. После смещения Никиты Сергеевича в октябре 1964 года, Захаров через месяц опять стал начальником Генерального штаба и оставался на этой должности семь лет, до сентября 1971 года. Было тогда этому «могучему интеллектуалу» 66 лет, а в отставку он ушел в возрасте 73-х лет, менее чем за год до своей смерти. В каком состоянии были у него мозги, остается только догадываться.

Устранение Жукова в 1957 году повлекло за собой перестановки в руководстве всех видов вооруженных сил. Сменилось оно и в ВВС — на место маршала Павла Жигарева пришел «новый старый» главнокомандующий — маршал Константин Вершинин, до того момента занимавший пост командующего войсками ПВО страны. После ареста маршала Новикова он уже был главкомом ВВС, но в результате закулисной борьбы в 1949 году ска-



После того, как министр обороны Жуков в 1957 году был отправлен в отставку, своего поста лишился и главнокомандующий ВВС П. Жигарев

тился до уровня командующего войсками Бакинского округа ПВО.

Вообще говоря, Вершинин сделал в годы войны прекрасную карьеру. В июне 1941 года он был начальником Высших авиационных курсов, имел звание полковника. Весной 1945 года он командовал 4-й воздушной армией, имел звание генерал-полковника. В 1946 году стал маршалом авиации и главнокомандующим ВВС, сменив на этом посту главного маршала авиации Новикова, отправленного волей «хозяина» на тюремные нары.

Жигарев отправился руководить стратегическим резервом ВВС — гражданской авиацией. Его новая должность, которую он занимал в 1957—59 гг., именовалась так: начальник Главного управления Гражданского Воздушного Флота.

Глава 3. ТЕХНИКА

Истребители

Хрущеву в наследство от Сталина досталась твердо «вставшая на крыло» боевая реактивная авиация. В составе ВВС находились многочисленные истребители МиГ-15 и МиГ-17 (их, в общей сложности, построили свыше 19 тысяч!) и около 6 тысяч фронтовых бомбардировщиков Ил-28. Однако их боевой потенциал уже не отвечал требованиям времени.

Авиационный парк частей и соединений ВВС представлял пеструю смесь морально устаревших и только поступивших на вооружение самолетов.

Так, в штурмовой авиации основной машиной по-прежнему оставались поршневые штурмовики Ил-10, воевавшие еще в 1944 году! Например, в штурмовых авиадивизиях 26-й воздушной армии в 1955 году все полки летали на Ил-10. В истребительных авиаполках основой самолетного парка являлись МиГ-15 и МиГ-17, в бомбардировочных, рядом с новейшими реактивными Ту-16 летали поршневые Ту-4.



Пропагандистские истории о превосходстве советских истребителей над западными были страшно далеки от реальности локальных войн 60—70-х годов

Корейская война наглядно показала, что МиГ-15, в том числе его усовершенствованный вариант МиГ-15бис по ряду характеристик уступают американским истребителям. Мало кому известно, что московское конструкторское бюро, которым руководил Кондратьев (позже его сменил П.О. Сухой) в начале 50-х годов даже занималось копиро-

ванием трофейного американского истребителя «Сейбр». Приказ исходил от самого Сталина, решившего повторить опыт воспроизводства в советских условиях бомбардировщика В-29 (он же Ту-4), поскольку он плохо верил в «выдающиеся способности» своих конструкторов.

Это ведь широким массам трудящихся можно было бесконечно рассказывать сказки о полном превосходстве советских самолетов над империалистическими. Возьмем в качестве примера несколько цитат из официального журнала советских ВВС «Авиация и космонавтика»:

«Летчики на МиГ-15 успешно громили (!) беспушечные F-86... Фирма Локхид срочно отправила в Корею своих специалистов для сбора сведений о МиГ-15. Вот как взволновала авиационное командование США советская новинка».

«Как пятнадцатый и семнадцатый, так и МиГ-19 показал в боевых действиях на Ближнем Востоке свое превосходство над американским F-104 и французским «Миражом»... «Он (МиГ-21) произвел сильное впечатление во всем мире. В боях, в которых он принимал участие, ему не могли противостоять зарубежные соперники его поколения, в частности бесхвостый «Мираж-3С» с треугольным крылом».

Порадовавшись за столь выдающиеся успехи советской авиации, заметим, что в израильских ВВС никогда не состояли на вооружении истребители F-104, поэтому воевать на Ближнем Востоке против МиГов они не могли, а о том, чем заканчивалась встреча с «Миражами» даже более современных МиГ-21, пилотируемых, к тому же, советскими летчиками, мы еще расскажем.

Но в отличие от бомбардировщика «Superfortress», «Sabre» не пошел в Советском Союзе в серийное производство. Когда хорошо подумали, тогда поняли: с учетом времени, затраченного на точное копирование и наладку производства — с одной стороны, быстрого прогресса реактивной авиационной техники, — с другой стороны, в результате получилась бы морально устаревшая машина, неспособная конкурировать с новейшими западными истребителями.

Однако изучение трофейных «Сабель» (так переводится слово «Sabre») все же дало неплохой результат. Участник секретного проекта, инженер М. Лакшин, пишет: «воспитание «Сейбром» имело свое положительное значение. Конструкторы, технологи, рабочие перенимали элементы американской культуры производства, сборки, изготовления деталей, в результате чего общий технический уровень вновь образованного КБ (Сухого — *Авт.*) стал гораздо выше, чем у аналогичных авиационных предприятий».

На общем фоне низкой технологической культуры наиболее удручающее положение было с двигателями и радиоэлектронным оборудованием. Появившиеся, наконец, после длительного периода копирования немецких и английских образцов, отечественные турбореактивные двигатели уступали западным аналогам в мощности, экономичности и моторесурсе.

Отсутствие радиолокационных станций на борту истребителей, как показал корейский опыт, резко снижало эффективность действий истребительной авиации и шансы на победу в воздушном бою. К ому же без бортовых РЛС истребители не могли действовать в сложных метеорологических условиях и ночью.

Еще одной серьезной проблемой для советских ВВС довольно долго являлось отсутствие управляемых ракет класса «воздух-воздух», быстро превращавшихся в главное средство ведения боя.

Одна из первых попыток создания всепогодного истребителя-перехватчика, способного бороться с американскими реактивными бомбардировщиками — это МиГ-17П, получивший довольно примитивную РЛС (или, как тогда говорили, радиоприцел) РП-1 «Изумруд». Стремление увеличить скорость самолета, привело к снижению его маневренных качеств, что попытались компенсировать установкой подвижной пушечной установки, но в серийное производство модифицированная машина не пошла.

Основным вооружением данного перехватчика остались все те же три 23-мм пушки НР-23. Максимальная скорость достигала 1100 км/час, потолок 15000 метров. Еще одним недостатком МиГ-17П был небольшой радиус действия, что обнаружилось еще на стадии разработки.

Следующая модификация МиГ-17ПФУ впервые была вооружена четырьмя управляемыми ракетами РС-1У (реактивный снаряд первый, управляемый) класса «воздух-воздух». Но их можно было применять только против мало-маневренных стратегических бомбардировщиков, поскольку в течение всего времени наведения управляемых ракет на цель летчик должен был удерживать ее (цель) в центре индикатора радиолокационной станции, что исключало возможность каких-либо маневров и ограничивало сектор атаки узким конусом от хвоста цели.

Поэтому были построены всего лишь 40 перехватчиков МиГ-17ПФУ (Система С-1-У).

Командующий истребительной авиацией ПВО генерал Савицкий признавал, что «радиолокационный прицел РП-1, стоявший на вооружении этих машин, быстро устарел, отстав от требований жизни. Его локатор не мог надежно захватывать цель на малых высотах, — подбирая, как мы говорили, землю и отражая ее на экране, он терял на таком фоне метку самолета противника. А новые стратегические бомбардировщики США могли снижаться и летать в сплошной облачности на высотах от шестисот до пятисот метров.

Возникла необходимость как в новых, более мощных радиолокационных установках, так и в новых типах истребителей-перехватчиков, которые были бы способны нести их на своем борту».

Поэтому еще 6 августа 1951 года Сталин провел совещание с руководителями авиационной промышленности и авиационными конструкторами. Он потребовал от них создать новые реактивные истребители второго поколения. Таковыми стали всепогодный перехватчик увеличенного радиуса действия Як-25, с бортовой радиолокационной станцией и МиГ-19, сверхзвуковой фронтальной истребитель с дальностью полета до 2000 км.

Специально для нового истребителя Микояна конструкторское бюро А.А. Микулина (1895—1985) разрабатывало двигатель с осевым компрессором (использовавшие ранее двигатели с центробежными компрессорами имели большие габаритные размеры и худшие газодинамические характеристики).

Итогом этих работ стал двигатель РД-9Б (АМ-9Б) с тягой 2600 кгс (на форсаже — 3250 кгс).

Еще не закончились испытания опытных машин, как в феврале 1954 года вышло постановление правительства о серийном производстве истребителя МиГ-19 на Горьковском и Новосибирском авиазаводах. Уже через год новые



Старинные МиГ-19 китайского производства еще и сегодня состоят на вооружении ВВС многих стран «третьего» мира



Истребители МиГ-17ПФУ получили на вооружение первые советские управляемые ракеты РС-14. Поскольку ракеты имели очень низкие боевые качества, самолетов МиГ-17ПФУ построили всего 40 штук

истребители начали поступать в строевые части ВВС. Тогда же МиГ-19 решили продемонстрировать всему миру и 3 июля 1955 года сразу 48 машин участвовали в воздушном параде в Тушино, где произвели сильное впечатление на присутствующих.

Основным вооружением серийных истребителей МиГ-19 стали три 30-мм пушки НР-30 со скорострельностью 900 выстрелов в минуту и боезапасом 70 снарядов на ствол. Но стучавшая в двери ракетная эпоха требовала более радикальных решений. Поэтому на базе фронтового истребителя в 1955 году для истребительной авиации ПВО был построен перехватчик МиГ-19П, на котором появилась радиолокационная станция РП-1 «Изумруд» с дальностью обнаружения 12 км, сопровождения — 2 км.

Основным его вооружением были упомянутые выше ракеты РС-1У, из-за низкой маневренности способные представлять угрозу только тяжелым бомбардировщикам. К тому же эффективность применения ракет снижало то обстоятельство, что дистанция их пуска (до 6 км) в три раза превышала дальность сопровождения бортовой РЛС «Изумруд» (2 км).

Подвеска под крылья четырех ракет привела к снижению максимальной скорости истребителя на 200 км/час, с 1450 до 1250. Дальность полета МиГ-19 с двумя подвесными топливными баками составляла 2200 км, что серьезно ограничивало круг решаемых им боевых задач. Вне конкуренции находилась только скороподъемность машины.

Поступивший на вооружение «сырой» истребитель из-за своей высокой аварийности очень скоро приобрел у строевых летчиков репутацию «летающего гроба». Недостаточная теплоизоляция между двигателями и топливными баками приводила к сильному нагреву последних и как следствие, к взрыву в воздухе. В дальнейшем эту проблему удалось решить установкой дополнительного металлического экрана.

Модернизированный вариант МиГ-19ПМ получил на вооружение ракеты РС-2УС и новую РЛС РП-2У с дальностью сопровождения 3,5 км. Позже на эту машину установили управляемые ракеты Р-3С (копия американских

«Sidewinder») и аппаратуру комплекса «Горизонт-1» для наведения на цель по командам с земли.

Как вспоминал маршал Савицкий, «управление самолетами с земли осуществлялось со специальной телеметрической линии связи. На командном пункте стояло основное оборудование, включавшее в себя электромеханическую часть, которая выдавала определенным образом координаты находящегося в воздухе перехватчика. Операторы на КП делали необходимые расчеты, а полученная в результате информация поступала к летчику непосредственно на



В период дружбы с Китаем Советский Союз передал ему документацию, необходимую для производства истребителя МиГ-19 (под псевдонимом F-61)



Основным вооружением истребителей МиГ-19ПМ стали управляемые ракеты РС-2У, имевшие небольшую дальность полета и низкую маневренность

приборы. Стрелки их, проще говоря, отклонялись, а летчик, маневрируя в воздухе, возвращал их в нужное положение, выполняя тем самым команды с земли. Система «Горизонт» была далека от совершенства. По существу, она даже не являлась автоматизированной».

Отношение к этому самолету со стороны летчиков ПВО было негативным: низкая надежность радиоэлектронного оборудования, частые отказы системы управления, более низкие, по сравнению с МиГ-19С, скорость и летные характеристики являлись тому причиной. Поэтому построили всего 369 перехватчиков МиГ-19ПМ, входивших в «Систему С-2-У».

Серийное производство МиГ-19 длилось недолго: после выпуска 2069 истребителей всех модификаций, авиазаводы перешли на выпуск самолетов МиГ-21 и Су-9. Напомним для сравнения, что МиГ-15 построили 11073, МиГ-17 — 7999 штук. С вооружения МиГ-19 сняли тоже довольно быстро, к 1970 году в боевом строю истребительной авиации ПВО СССР остались всего 350 машин. Последние из них в 1974 году заменили самолетами МиГ-25 и Су-15.

Как уже сказано, на августовском совещании 1951 года у Сталина, помимо фронтового истребителя, было решено создать двухместный двухдвигательный перехватчик дальнего действия, оснащенный перспективной РЛС «Сокол» (дальность обнаружения до 30 км).

Постановление Совета Министров СССР № 2929-1379 предписывало КБ А.С. Яковлева построить и представить в августе 1952 года на испытания барражирующий истребитель-перехватчик Як-120. Но когда работа над новой машиной была в полном разгаре, у Яковлева начались неприятности. Практически аналогичный проект предложил другой конструктор — С.А. Лавочкин (1900—1960), — заодно обвинивший конкурента в том, что тот, используя свое положение заместителя министра авиапромышленности, не дает работать другим ОКБ. Нашелся у Лавочкина и весьма влиятельный покровитель — Лаврентий Павлович Берия. Однако, несмотря на разнос, устроенный Сталиным, для Яковлева все кончилось благополучно, вождь по-прежнему доверял своему любимцу.

Новый самолет Яковлева совершил первый полет 19 июня 1952 года. Много хлопот конструкторам доставила радиолокационная станция (всем известно, что бортовая радиоэлектроника до последних дней существования Советского Союза оставалась головной болью авиаконструкторов). Разработка РЛС «Сокол» затягивалась на неопределенный срок, поэтому на опытные машины установили то, что было под рукой — радиоприцелы РП-1 «Изумруд». Они же стояли на первых серийных истребителях Як-25 (такое наименование получил Як-120), вышедших из цехов Саратовского авиазавода в сентябре 1954 года.

Радиолокационные станции РП-6 «Сокол» появились на перехватчиках Як-25М лишь в январе 1955 года. При взлетной массе 7650 кг максимальная скорость нового истребителя на высоте 4000 метров составляла 1140 км/час, а скороподъемность — 10000 метров за 4,3 минуты. По сравнению с другими отечественными истребителями того времени, Як-25 имел наибольшую дальность полета — 2800 км (3250 км с подвесным топливным баком), — что позволяло ему нести боевое дежурство в воздухе в течение трех-четырех часов. Хорошая управляемость позволяла пилотам выполнять на нем фигуры сложного пилотажа.

Но основным вооружением истребителя были две 37-мм пушки Н-37Л с боезапасом всего 50 снарядов на ствол. Отсутствие управляемых ракет и малый боезапас серьезно снижали боевую эффективность этой машины.

В июле 1955 года новые перехватчики Яковлева продемонстрировали советскому народу и иностранным военным атташе на авиационном параде в Тушино. К тому времени они уже строились серийно на Саратовском авиазаводе. Всего за период с 1954 по 1957 гг. были построены 480 штук Як-25 различных модификаций.

В конце 1954 года первые серийные машины поступили в строевые части авиации ПВО. Переучивание летчиков на Як-25 происходило в 148-м Центре боевого применения и подготовки летного состава ПВО в Савастлейке. В последующем их получили на вооружение многие авиационные полки ПВО (в основном, из состава Московского военного округа, 6-й и 8-й армий ПВО), а также 524-й истребительный авиационный полк 107-й истребительной авиа-

дивизии ВВС Северного флота, базировавшийся на аэродроме Североморск-2.

На боевом дежурстве в авиаполках войск ПВО постоянно находились два истребителя-перехватчика Як-25 с подвешенными дополнительными топливными баками, готовые в любой момент вылететь на перехват воздушных целей. Но в отличие от машин Микояна и Гуревича, в течение всей своей службы им не пришлось участвовать в каких-либо громких инцидентах.

Истребители Як-25 очень быстро морально устарели. Начиная с 1963 года, их стали в массовом порядке выводить из боевого состава на базы хранения, а оттуда в дальнейшем отправляли на металлолом. На смену им шли более совершенные боевые машины: Як-28П, Су-9, Су-11, Су-15. Последним полком, летавшим на Як-25, был 146-й гвардейский авиаполк, прикрывавший столицу Украины, и перешедший на МиГ-19 в 1967 году.

На базе истребителя-перехватчика Як-25 для разведывательной авиации был создан самолет-разведчик Як-27Р, предназначенный для замены устаревших Ил-28Р. Самолеты Як-27Р имели на борту фотоаппаратуру для плановой и перспективной съемки, позволявшую производить фотосъемку объектов и местности только днем, при условии хорошей видимости.

180 новых самолетов-разведчиков в 50-е годы поступили на вооружение разведывательных авиаполков ВВС. На этих машинах летали: 1) 48-й отдельный гвардейский разведывательный Нижнеднепровский авиаполк (57-я воздушная армия; ПриВО; Коломыя); 2) 98-й отдельный гвардейский разведывательный авиаполк (76-я воздушная армия; ЛенВО; Мончегорск); 3) 164-й отдельный гвардейский разведывательный Керченский Краснознаменный авиаполк (37-я воздушная армия; СГВ; Бжег); 4) 193-й отдельный гвардейский разведывательный Львовский Краснознаменный авиаполк (23-я воздушная армия; ЗабВО; Укурей) и некоторые другие авиачасти.

Самолеты-разведчики Як-27Р никогда не пользовались особой любовью строевых летчиков, поскольку по ряду показателей уступали снимаемым с вооружения самолетам Ил-28Р. Они имели дальность полета почти на 1000 км



*На базе истребителя-перехватчика Як-25 был создан
самолет-разведчик Як-25РВ*



*Боевые возможности истребителя Як-25 в значительной мере
снижали ненадежная радиолокационная станция
и небольшой боезапас к пушкам*



*Истребитель-перехватчик Як-25 строился под
радиолокационную станцию «Сокол»*

меньше, не могли вести разведку ночью, были сложными в эксплуатации.

Строевые летчики отмечали: «Разведоборудование самолета позволяет вести фоторазведку только днем в ПМУ и под облаками — ни в СМУ, ни ночью никакие виды разведки, кроме визуальной, невозможны. Несовершенное для данного времени пилотажно-навигационное и радиотехническое оборудование не позволяет решать в полном объеме задачи самолетовождения в СМУ; неудовлетворительная звуковая изоляция кабин; катапультные кресла не позволяют покинуть самолет на малых (ниже 200 м) высотах».

Аварийность яковлевских машин тоже была высокой. Все эти факторы привели к тому, что в первой половине 70-х годов Як-27Р практически не осталось в ВВС.

Истребители Як-25 еще только поступали на вооружение авиаполков ПВО, а в конструкторском бюро Яковлева уже началась работа над новым сверхзвуковым двухдвигательным боевым самолетом, который в дальнейшем под индексом Як-28 поступил на вооружение ВВС и ПВО в вариантах фронтового бомбардировщика, перехватчика, разведчика и постановщика помех.

Внешне он во многом напоминал своего предшественника Як-25: то же велосипедное шасси, два двигателя в мотогондолах под крылом, но превосходил его по летно-техническим характеристикам.

Первым на вооружение поступил фронтовой бомбардировщик Як-28Б. Максимальный вес авиабомб, подвешиваемых в отсеке внутри фюзеляжа, достигал 3000 кг. В нижней части фюзеляжа размещалась 23-мм пушка НР-23. Поскольку советская военная мысль в этот период ориентировалась только на всеобщую ядерную войну, Як-28 мог нести и «спецбоеприпасы» — тактические ядерные авиабомбы.

В 1960 году появились новые модификации бомбардировщика. Во-первых, Як-28И с радиолокационной станцией «Инициатива-2», позволявшей экипажу самостоятельно вести поиск целей; во-вторых, Як-28Л с радиокомандной системой наведения на цель «Лотос» (по командам с земли). На Як-28Л пушку НР-23 заменили новой двухстволь-

ной ГШ-23Я. Однако вскоре после начала эксплуатации выяснилось, что система «Лотос», хотя и позволяет выходить на цель с отклонением до 50 метров, ненадежна в эксплуатации и весьма неустойчива к помехам. Поэтому официально ее так и не приняли на вооружение.



На базе истребителя Як-25 был также создан самолет Як-27Р, предназначенный для ведения тактической воздушной разведки



Разведчики Як-27Р оказались хуже своих предшественников — Ил-28Р, поскольку имели дальность полета на 1000 км меньше, не могли вести разведку ночью и были намного сложнее в эксплуатации

Ударные самолеты Як-28 состояли на вооружении многих бомбардировочных авиаполков Прибалтийского, Прикарпатского, Закавказского, Среднеазиатского, Дальневосточного военных округов, а также Южной Группы Войск (Венгрия).

Американские эксперты по советским ВВС считали, что «Як-28, следовавший за Ил-28, мог развивать сверхзвуковые скорости при атаке наземных целей, но имел меньшую полезную нагрузку. На вооружение было поставлено около двухсот Як-28 в ударных вариантах, прежде чем в 1970-е годы самолет был частично снят с вооружения, а частично переоборудован для использования в специальных целях (постановка радиопомех, разведка). Считается, что Як-28 способен нести ядерное оружие». Как видим, вероятный противник был неплохо осведомлен о его боевых возможностях.

В 1960 году на базе этого бомбардировщика для истребительной авиации ПВО был разработан двухместный сверхзвуковой истребитель-перехватчик Як-28П, предназначенный для перехвата воздушных целей на малых и средних высотах днем и ночью в любых метеорологических условиях. Этот самолет стал наглядным воплощением хрущевской концепции авиационного вооружения, согласно которой право на жизнь имели только машины, оснащенные ракетным оружием.

У Як-28П, в отличие от предшественников, отсутствовали пушки, вместо них появился ракетный комплекс К-8М-1, включавший РЛС «Орел-Д» и две управляемые ракеты Р-8М-1 с тепловой (либо радиолокационной) полуактивной головкой самонаведения. Однако работы по доведению авиационно-ракетного комплекса до работоспособного состояния затянулись, из-за чего государственные испытания завершились только в 1965 году, а сам Як-28П официально так и не был принят на вооружение, что не помешало его многолетней эксплуатации в полках ПВО.

Первые серийные истребители Як-28П поступили в 356-й истребительный авиаполк 14-й армии ПВО (Семипалатинск) в ноябре 1963 года для прохождения войсковых испытаний. Уже в начале следующего года экипаж подполковника Калашникова потерпел катастрофу — са-



Истребитель-перехватчик Як-28П эксплуатировался в полках ПВО почти 20 лет, но официально так и не был принят на вооружение



В ноябре 1975 года бомбардировщики Як-28Б 132-й бомбардировочной авиадивизии бомбили советский боевой корабль — мятежный БПК «Сторожевой». Из 10 вылетевших самолетов цель обнаружил один, сбросивший бомбы на корабль. Другой Як-28 атаковал по ошибке советское грузовое судно

молет разрушился в воздухе из-за перегрузок, пилот и оператор погибли. Тем не менее, испытания продолжили, по их результатам было принято решение о поступлении Як-28П на вооружение авиаполков ПВО.

В частности, их получили 174-й гвардейский истребительный Печенгский Краснознаменный авиаполк (10-я армия ПВО); 641-й гвардейский истребительный авиаполк (10-я армия ПВО); 22-й истребительный Краснознаменный авиаполк (14-я армия ПВО); 738-й истребительный авиаполк (8-я армия ПВО); 171-й истребительный Тульский Краснознаменный авиаполк (Бакинский округ ПВО); 50-й истребительный Краснознаменный авиаполк (Бакинский округ ПВО).

Поскольку, как уже сказано выше, Як-27Р по своим тактико-техническим данным не удовлетворял командование ВВС, было принято решение о создании на базе Як-28 фронтового разведчика Як-28Р для замены в разведывательной авиации устаревших машин Як-27Р и Ил-28Р. С этой целью запас топлива увеличили на 500 литров, а вместо бомбового отсека оборудовали три отсека для разведывательного оборудования — фотоаппаратов и станции радиотехнической разведки «Ромб-4А». Работы однако затянулись, новые разведчики стали поступать на вооружение лишь в 1966 году.

Бурное развитие военной радиоэлектроники привело к тому, что наряду с привычными бомбардировщиками и истребителями, военно-воздушным силам понадобились специализированные самолеты необычного назначения — постановщики помех (т.е. РЭБ, радиоэлектронной борьбы), предназначенные для подавления радиотехнических средств системы ПВО противника.

На самолетах, получивших обозначение Як-28ПП, устанавливались станции РЭБ «Букет», «Стрела», «Фасоль-1», «Сирень», блоки неуправляемых ракет С-5П, предназначенных для постановки пассивных помех и другое оборудование, позволившее ВВС получить довольно удачный легкий фронтовой сверхзвуковой самолет РЭБ, который дольше всех других вариантов Як-28 оставался в строю. Так, в начале 90-х годов в 213-й подвижной авиаремонтной мастерской 26-й воздушной армии Белорусского военного ок-

руга разбирали Як-28ПП 151-го отдельного полка РЭБ, выведенного с территории Польши.

Разведчики Як-28Р и постановщики помех Як-28ПП несли службу во всех военных округах и группах войск, от Берлинской стены до Японского моря. Их имели на вооружении: 1) 164-й отдельный гвардейский разведывательный Керченский Краснознаменный авиаполк — 4ВА; 2) 11-й отдельный разведывательный Витебский Краснознаменный авиаполк — 24-я (16-я) ВА; 3) 328-й отдельный гвардейский разведывательный авиаполк — 36-я ВА; 4) 886-й отдельный разведывательный авиаполк — 30-я ВА; 5) 10-й отдельный разведывательный Московско-Кенигсбергский Краснознаменный авиаполк — 26-я ВА; 6) 48-й отдельный гвардейский разведывательный авиационный Нижнеднепровский авиаполк — 57-я ВА; 7) 511-й отдельный разведывательный Ясский авиаполк — 48-я ВА; 8) 313-й отдельный разведывательный авиаполк — 34-я ВА; 9) 39-й отдельный разведывательный Никопольский авиаполк — Среднеазиатский ВО; 10) 87-й отдельный разведывательный авиаполк — 73-я ВА; 11) 193-й отдельный гвардейский разведывательный Львовский Краснознаменный авиаполк — 23-я ВА; 12) 799-й отдельный разведывательный авиаполк — 1-я ВА; 13) 151-й отдельный авиаполк РЭБ — 37-я (4-я) ВА; 14) 118-й отдельный авиаполк РЭБ — 57-я ВА.

В большинстве разведывательных авиаполков самолеты Як-28Р соседствовали с другими разведчиками — Як-27Р, МиГ-21Р, МиГ-25Р и даже со «старичками» Ил-28Р. По сравнению с более современными машинами МиГ-21Р они обладали большей дальностью полета, а наличие двух членов экипажа облегчало визуальное обнаружение наземных целей. В то же время штурман Як-28Р имел весьма ограниченный обзор из своей кабины.

В обязанности экипажей Як-28ПП входило прикрытие действий ударных самолетов фронтовой авиации, радиоэлектронное подавление радиотехнических систем ПВО противника, причем осознание важности радиоэлектронной борьбы в современной войне привело к формированию специальных авиаполков РЭБ.

В 50-е годы вышел из тени один из самых талантливых советских конструкторов авиационной техники — Павел Осипович Сухой (1895—1975). Первые свои самолеты он создал еще до войны, но в серию пошел только многоцелевой самолет Су-2 (ближний бомбардировщик, штурмовик, разведчик), однако и его производство было прекращено в 1941 году.

После окончания войны Сухой какое-то время занимался копированием немецкой авиатехники. Ему принадлежат вариации трофейного реактивного истребителя «Мессершмитт-262», называвшиеся Су-9 и Су-11, и не принятые в серийное производство. После катастрофы опытного истребителя-перехватчика КБ Сухого в 1949 году закрыли.

Следующие четыре года П.О. Сухой находился не у дел. Но после смерти Сталина ему передали в 1953 г. авиационное конструкторское бюро, занимавшееся изучением возможностей копирования трофейного американского истребителя F-86 «Sabre». Знакомство с американскими технологиями и особенностями конструкции благотворно сказалось на коллективе инженеров. В дальнейшем КБ Сухого построило несколько удачных боевых машин различного назначения, принятых на вооружение ВВС и ПВО.

Первой из них стал истребитель-бомбардировщик Су-7, первоначально разрабатывавшийся как фронтовой истребитель под индексом С-1. Этот самолет, поднявшийся в воздух в сентябре 1956 года, поразил наблюдателей своим непривычным внешним видом: длинный веретенообразный фюзеляж, стреловидное крыло, высокое трехколесное шасси, воздухозаборник с пустотелым конусом. Однако С-1 не суждено было встать в строй, он лишь послужил базой для создания истребителей-бомбардировщиков фронтовой авиации и перехватчиков авиации ПВО.

Эволюция взглядов на боевое применение летательных аппаратов и ликвидация штурмовой авиации круто изменили судьбу новой машины. Фронтовой истребитель Су-7 превратился в истребитель-бомбардировщик Су-7Б, серийно выпускавшийся с 1956 года. Еще через два года появилась модификация Су-7БМ, наиболее совершенная из «семерок».

Максимальная скорость Су-7БМ достигала 2120 км/час на высоте и 1135 км/час у земли. Практическая дальность полета с подвесными топливными баками и боевой нагрузкой в 1000 кг составляла 1875 км. Максимальный вес бомбовой нагрузки был всего 2000 кг. Это уже считалось недостаточным для фронтового истребителя-бомбардировщика, но другие машины подобного класса просто не существовали, поэтому приходилось довольствоваться тем, что имелось в наличии.

Встроенное вооружение включало две 30-мм пушки НР-30, остальное подвешивалось на шести узлах: авиабомбы калибром до 500 кг, блоки неуправляемых ракет (НУР) калибром от 57 до 240 мм, баки с напалмом. Позже для самообороны Су-7Б стали использовать управляемые ракеты класса «воздух-воздух» К-13.

Командование ВВС считало Су-7Б универсальной машиной, способной эффективно действовать как против наземных, так и воздушных целей. Действительно, несмотря на многочисленные недостатки, истребители-бомбардировщики Су-7Б обладали более высокими, по сравнению с МиГ-17 и МиГ-15бис, возможностями поражения наземных и морских целей, так как имели более широкий ассортимент средств поражения на борту (включая ядерные боеприпасы тактического назначения) и лучшее прицельно-навигационное оборудование.

Первые Су-7Б поступили в 1957 году на вооружение 642-го авиационного полка 48-й воздушной армии Одесского военного округа, базировавшегося в Мартыновке (в том же полку прошли войсковые испытания нового истребителя-бомбардировщика). К середине 60-х годов на них летали около 25 полков ВВС, а крупнейшая группировка была сосредоточена на территории ГДР, в составе 24-й воздушной армии ГСВГ.

Параллельно с самолетом Су-7Б, конструкторское бюро Сухого вело работы по созданию сверхзвукового истребителя-перехватчика с треугольным крылом для авиации ПВО (в этом чувствуется влияние немецкого конструктора Александра Липпиша, недаром в послевоенные годы Сухой дотошно изучал трофейную немецкую технику). С учетом взглядов Хрущева, а соответственно и руководства

минобороны, его сразу проектировали как авиационно-ракетный комплекс перехвата, без пушечного вооружения.

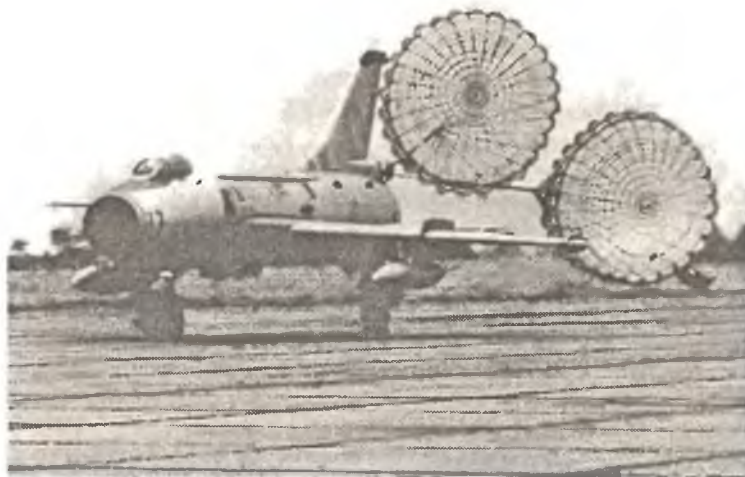
Работа над истребителем-перехватчиком шла быстро, и в 1958 году комплекс перехвата Су-9-51, с системой вооружения К-51 (радиолокационный прицел ЦД-30Т и управляемые ракеты РС-2УС с командным наведением по лучу радиолокатора) приняли на вооружение. Машина Павла Сухого победила в конкурентной борьбе Як-27К, самолет аналогичного назначения конструкции Яковлева.

Одними из первых перехватчики Су-9 получили на вооружение истребительные авиаполки Минского корпуса ПВО: 61-й ИАП (Барановичи) и 201-й ИАП (Мачулищи). В 14-й отдельной армии ПВО Су-9 состояли на вооружении 350-го (аэродром Белая) и 356-го (Семипалатинск) истребительных авиаполков.

Через год появился Су-11, новая модификация перехватчика Су-9, имевший по сравнению с предшественником худшие летно-технические характеристики из-за возросшего веса радиоэлектронного оборудования. На нем устанавливалась более совершенная радиолокационная станция «Орел» с дальностью обнаружения до 40 км. Основным вооружением истребителя были две новые управляемые ракеты К-8 (Р-8): одна — с тепловой головкой самонаведения, другая — с радиолокационной. Они имели небольшую дальность полета, что ограничивало возможности боевого применения перехватчика.

Су-11, как и Су-9, был рассчитан на перехват воздушной цели по командам с земли. При этом мог использоваться только один тактический прием — погоня за противником, достижение рубежа атаки за счет превосходства в скорости (у Су-11 она достигала 2160 км/час) и поражение ракетой с задней полусферы.

Теоретическая вероятность поражения цели залпом четырех ракет составляла 0,8 — 0,9. Но только при том условии, что самолет противника летел строго по прямой линии, не маневрируя и не оказывая никакого противодействия! К сожалению, «коварные враги» не хотели подставлять себя под советские ракеты и все время учиняли какие-нибудь гадости.



Для уменьшения пробега после посадки на истребителях-бомбардировщиках Су-7Б использовались тормозные парашюты



Истребитель-бомбардировщик Су-7Б оказался долгожителем советских ВВС. Последние самолеты были сняты с вооружения во второй половине 80-х годов

Если цель не была поражена в первой атаке, шансов на проведение повторной не оставалось. Во-первых, летчик терял цель и требовалось заново проводить весь цикл наведения; во-вторых, если он давал залп сразу четырьмя ракетами, то больше ракет уже не оставалось.

Истребители-перехватчики Су-9 и Су-11 нельзя назвать шедеврами авиационной техники. Они явились зримым воплощением «ракетной эйфории» рубежа 50—60-х годов, когда управляемые ракеты считались абсолютным оружием, способным решать исход любого воздушного боя. Так что под такую схему и самолеты строили соответствующие.

Кроме Су, треугольное крыло появилось на самой массовой боевой машине послевоенного периода в мире (свыше 18 тысяч построенных самолетов) — многоцелевом истребителе Микояна МиГ-21. Постепенно увеличивая стреловидность крыла своих реактивных истребителей (МиГ-9 имел прямое крыло, на МиГ-15 оно было в 35 градусов, на МиГ-17 в 45 градусов, на МиГ-19 в 55 градусов), ОКБ Микояна во второй половине 50-х годов пришло наконец к треугольному крылу, со стреловидностью по передней кромке 57 градусов.

Первые 30 серийных фронтовых истребителей МиГ-21Ф были построены в 1959 году на Горьковском авиазаводе имени Серго Орджоникидзе, став первенцами многочисленного семейства боевых машин, летающих до сих пор. Они имели максимальную скорость до 2100 км/час, практический потолок 14500 метров (самолет набирал эту высоту за 50,5 секунд на форсаже) и дальность полета с подвесным топливным баком 1800 км.

Но вооружение нового истребителя можно было охарактеризовать одной фразой, принадлежащей персонажу популярного мультфильма: «маловато будет». Две встроенные 30-мм пушки НР-30 с боезапасом всего-навсего 30 снарядов на ствол и два узла подвески для блоков неуправляемых ракет либо бомб не впечатлили военных. Поэтому на следующей модификации МиГ-21Ф-13 демонтировали одну пушку, а основным вооружением сделали две управляемые ракеты К-13 (Р-3С) с тепловой головкой самонаведения (эта ракета была точной копией трофейной амери-



Истребители МиГ-21 стали самыми массовыми боевыми самолетами второй половины XX века



Теоретическая вероятность поражения воздушной цели залпом четырех управляемых ракет РС-24 составляла 0,8—0,9, при условии, что самолет противника летел по прямой, не маневрируя и не оказывая никакого противодействия

канской УР «Сайдуиндер», которую Мао Цзедун подарил Хрущеву по настоятельной просьбе последнего).

МиГ-21Ф-13 серийно строился всего три года. В семействе МиГ-21 он остался непревзойденным по пилотажным качествам. После него постоянное совершенствование боевых возможностей вело к увеличению взлетного веса и, соответственно, к ухудшению аэродинамических качеств. Но весьма серьезным недостатком МиГ 21Ф-13 являлось то, что они не могли самостоятельно обнаруживать цель на большой дальности. Поэтому им приходилось действовать только по наведению с земли до визуального контакта.

Установленный на МиГ-21Ф-13 радиолокационный дальномер СРД-5 позволял лишь определять расстояние до цели, чтобы выбрать момент пуска ракет К-13. Поэтому вскоре решили установить на самолет многофункциональную РЛС РП-21, позаимствовав ее с перехватчика Су-9 (там она именовалась ЦД-30Т). Это, в свою очередь, потребовало увеличить диаметр воздухозаборника двигателя и убрать оставшуюся пушку. Итогом указанных манипуляций стал истребитель-перехватчик МиГ-21П, отличавшийся, к огорчению создателей и летчиков, небольшим радиусом действия, а также систематическими отказами РЛС.

Поэтому серийно его не строили, заменив истребителем-перехватчиком МиГ-21ПФ (в производстве с 1962 года), получившим усовершенствованный двигатель и больший запас топлива, позволившие увеличить радиус действия. Вооружение осталось прежним — две управляемые ракеты, ограничивавшие возможности боевого применения и после первой атаки превращавшие истребитель в «голубя мира», абсолютно безвредного для противника. Эти машины с начала 1963 года поступали в авиаполки ВВС и ПВО. Их более поздний вариант, с увеличенным вертикальным оперением, получил обозначение МиГ-21ПФМ (на экспорт — МиГ-21ФЛ).

После установки на самолет в 1964 году новой радиолокационной станции РП-22 «Сапфир», на свет появилась новая модификация МиГ-21С, с прежним убогим вооружением (две ракеты Р-3), максимальной скоростью 2230 км/час на высоте 13 км и дальностью полета 1240 км (с подвесным баком — 1610 км).



Подвесные топливные баки являлись неременным атрибутом истребителя МиГ-21. Без них его радиус действия сокращался до неприличия



Непревзойденным по своим пилотажным качествам в семействе «двадцать первых» остался МиГ-21Ф-13

Последовавший вскоре взгром египетской и сирийской авиации в шестидневной войне 1967 года наглядно показал, что вооружение МиГ-21 совершенно неудовлетворительно. Поэтому в пожарном порядке ОКБ Микояна разработало новую модификацию МиГ-21СМ. На этом самолете установили более мощный двигатель, два дополнительных пилона для подвески вооружения, и самое главное — вернули пушечное вооружение, две встроенные пушки ГШ-23Л. Теперь МиГи несли четыре управляемые ракеты, а в случае необходимости могли вести маневренный воздушный бой с использованием пушек.

Последней, наиболее совершенной серийной модификацией МиГ-21 стал истребитель МиГ-21бис, принятый на вооружение в 1972 году и оптимизированный для ведения маневренного воздушного боя. Снижение взлетной массы при одновременном увеличении тяги двигателя привело к улучшению скороподъемности и маневренных характеристик машины. Возросла огневая мощь истребителя, вместо безнадежно устаревших Р-3 основным вооружением стали новые управляемые ракеты ближнего боя Р-60, при этом были сохранены пушки ГШ-23Л.

Важным достоинством МиГ-21бис являлась его небольшая цена, что позволило ему стать одним из самых массовых боевых самолетов всех времен. Но один врожденный дефект почти всех советских истребителей так и не удалось устранить — ограниченный радиус действия. Дальность полета без подвесного бака составляла всего 1210 км, скорость при этом осталась прежней — 2175 км/час.

Советская (ныне российская) пропаганда постоянно превозносила и превозносит боевые качества истребителей МиГ-21. Например, официальный «историк в погонах», генерал-полковник А. Пономарев утверждал: «очевидными преимуществами самолета МиГ-21 перед иностранными истребителями являются легкость и удобство управления и обслуживания в сочетании с хорошими летными качествами, а также простота изготовления».

Однако реальные факты говорят об ином. В 1975 году вьетнамские коммунисты победоносно завершили многолетнюю войну с «колонизаторами и их марионетками». Победителям досталось огромное количество трофеев, сре-



*Для атаки наземных целей истребители МиГ-21
могли использовать неуправляемые ракеты С-5,
что было явно недостаточно*



*На учебных МиГ-21У летали и наши союзники
по Варшавскому Договору. Механики ВВС ГДР
готовят самолет к очередному вылету*

ди которых было немало боевых самолетов американского производства. Несколько машин вьетнамцы передали своему главному союзнику и поставщику оружия — Советскому Союзу.

Среди прочих, в СССР попал легкий американский истребитель F-5E «Tiger», построенный в июне 1974 года на заводе фирмы «Нортроп» в Палмдейле. Самолет срочно доставили на базу НИИ ВВС в Ахтубинске, где он прошел полную программу наземных и летных испытаний. Их результаты оказались шокирующими для советских авиационных специалистов.

Выяснилось, что затраты времени на техническое обслуживание «Тигра» намного меньше, чем у МиГ-21. Особо отмечались легкость и простота наземного обслуживания, удобный доступ ко всем агрегатам, хороший обзор из кабины, удобное расположение органов управления. Один из советских офицеров, участвовавших в приеме трофейной машины, так описывал свои впечатления от американского самолета:

«F-5 производил очень хорошее впечатление, выгодно отличаясь от МиГ-21. Массово-габаритные характеристики оборудования были существенно лучше. К примеру, генератор в 2—3 раза меньше нашего. Использовались очень миниатюрные и удобные разовые аккумуляторы. Технологичность обслуживания идеальная: самолет настолько прост в эксплуатации, что мы практически не пользовались техдокументацией».

Еще более впечатляющими оказались результаты летных испытаний. В восемнадцати учебных воздушных боях МиГ-21, обладающий большей тяговооруженностью и скороподъемностью, ни разу не смог зайти в хвост «Тигру», который в свою очередь несколько раз имел возможность поразить МиГ-21. Боевая нагрузка американца была в три раза (!) больше, чем у советского самолета, а дальность полета — в полтора раза. Между тем, F-5E считался далеко не лучшей машиной в американских ВВС, и в основном предназначался на экспорт. Было о чем задуматься советским генералам и инженерам.

Истребители МиГ-21 с начала 60-х годов в массовом порядке поступали в строевые авиаполки ВВС и ПВО. На

долгие годы именно они: стали основными боевыми машинами советской фронтовой авиации и ПВО, пока им на смену не пришел новый истребитель ОКБ Микояна МиГ-23.

* * *

Во времена Хрущева новые боевые машины получила и дальняя авиация. Учитывая быстрое совершенствование истребителей в первой половине 50-х годов, ставка делалась на сверхзвуковые бомбардировщики, способные прорваться к цели на большой высоте и скорости. Первым воплощением этой концепции в металле стал сверхзвуковой самолет Ту-22, начало разработке которого положило Постановлением Совмина СССР от 10 августа 1954 года.

Первоначально предполагалось, что основным вооружением Ту-22 будут свободно падающие бомбы, но после появления зенитных управляемых ракет и с учетом особого мнения Н.С. Хрущева, было решено оснастить его крылатыми ракетами Х-22.

Первые серийные бомбардировщики Ту-22 поступили на вооружение дальней авиации в 1962 году. Их получил 43-й Центр боевой подготовки и переучивания личного состава в Дягилево, неподалеку от Рязани. В дальнейшем Ту-22 состояли на вооружении всего лишь двух гвардейских тяжелых бомбардировочных авиадивизий Смоленской 46-й воздушной армии, предназначавшейся для действий на Европейском ТВД — 15-й Гомельской и 22-й Донбасской.

В состав первой из этих дивизий входили: 251-й гвардейский тяжелый бомбардировочный авиаполк (Белая Церковь); 341-й тяжелый бомбардировочный авиаполк (Озерный); 199-й отдельный гвардейский дальний разведывательный Брестский авиаполк (Нежин). В составе второй дивизии были: 121-й гвардейский тяжелый бомбардировочный Севастопольский Краснознаменный авиаполк (Мачулищи); 203-й гвардейский тяжелый бомбардировочный Орловский авиаполк (Барановичи); 200-й отдельный гвардейский дальний разведывательный Брестский Краснознаменный авиаполк (Зябровка).

Кроме того, разведчики Ту-22Р имели на вооружении два полка авиации ВМФ — на Балтике (в Чкаловске) и на Черном море (в Саках).

Ту-22 серийно строились в нескольких вариантах — бомбардировщика, ракетноносца, разведчика, самолета РЭБ. Максимальная скорость самолета составляла 1610 км/час, но сверхзвуковые скорости предусматривались только при прорыве системы ПВО противника. На других режимах полета скорость была меньше звуковой, что позволяло экономить топливо и увеличивать дальность полета. Радиус действия в зависимости от предназначения полета и боевой нагрузки составлял от 1300 до 2200 км. Для его увеличения с 1965 года стала использоваться система дозаправки в воздухе от «летающих танкеров» Ту-16Н.

Бомбардировщик мог брать в отсек вооружения 12 тонн бомб разного калибра: 24 ФАБ-250М54; 18 ФАБ-500М-54; 12 ФАБ-500М-62; 6 ФАБ-1500М-34; одну ФАБ-3000М-54 или одну ФАБ-9000М-54. Вооружение ракетноносца составляла крылатая ракета Х-22 (масса боевой части 1000 кг, дальность пуска в пределах 150—500 км, скорость до 4000 км/час). Разведчик Ту-22Р предназначался для топографической аэрофотосъемки, радиотехнической (аппаратура «Ромб»), радиолокационной (РЛС «Рубин-1А») и аэрофоторазведки в любое время суток. В случае необходимости его можно было легко переоборудовать в бомбардировщик.

Для повышения эффективности действий бомбардировщиков и ракетноносцев был построен специализированный самолет РЭБ Ту-22П (в каждом полку имелась одна эскадрилья Ту-22П) со станциями постановки активных помех СПС-151, СПС-152 или СПС-153.

Отличительной чертой Ту-22 стала высокая аварийность. Всего построили немного более 300 таких машин, из них разбились свыше 70. Летчикам не нравилось то, что самолет был тяжел в управлении, доставлял много неприятностей при посадке, а условия труда на рабочих местах экипажа вообще не выдерживали никакой критики. Нельзя было назвать удачной и систему аварийного спасения. Кресла членов экипажа катапультировались вниз, не оставляя ни малейшего шанса на выживание в случае аварии на малых высотах.



*Поиск американских авианосцев в океане
был занятием долгим, поэтому ракетносцы
Ту-22 дозаправлялись в воздухе*



*В случае аварии на малой высоте у экипажа Ту-22
шансов на спасение практически не было —
кресла катапультировались вниз*

По оценке специалистов, Ту-22 как боевой комплекс удалось довести до работоспособного состояния только к началу 70-х годов, потратив на это более десяти лет. Их основными боевыми задачами во время службы в ВВС являлись: а) удары по военным объектам стран НАТО в Европе и авианосным ударным группам 6-го флота США; б) разведка средств ПВО и военных объектов вероятного противника; в) отслеживание в море боевых кораблей и морских конвоев.

Наиболее сложной среди этих задач для Ту-22 считалась борьба с американскими авианосцами. Для атаки одного вражеского авианосца с самолетами на борту планировалось выделять не менее четырех разведчиков и полк ракетносцев. Только при таком соотношении сил имела надежда, что авианосец противника будет гарантированно уничтожен.

Разведчики Ту-22Р выполняли боевые задания и над территорией Советского Союза. Так, они производили учебные налеты с целью проверки системы ПВО, изображая ударные самолеты американских ВВС; контролировали качество оперативной маскировки ракетных войск стратегического назначения (искали подвижные пусковые установки ракет «Пионер» и «Тополь», железнодорожные ракетные комплексы).

«Темной лошадкой» советских ВВС долгие годы оставался самолет Ту-126, разработанный в ОКБ Туполева. Их построили всего девять штук, поэтому мало кто видел эти самолеты на земле или в воздухе. Они не несли на своем борту никакого оружия, но их роль в воздушной войне трудно переоценить — ведь это были первые советские самолеты дальнего радиолокационного обнаружения.

Американцы к тому времени уже имели в строю несколько моделей подобных машин, поэтому и наши генералы решили обзавестись такой техникой. Один из участников создания Ту-126 (инженер Л. Кербер) вспоминал:

«Следующая порученная нам работа оказалась очень интересной, но из области, с которой мы до того не сталкивались.

Северные границы страны не были достаточно прикрыты от проникновения к нам чужих бомбардировщиков че-



Сверхзвуковые бомбардировщики Ту-22 отличались высокой аварийностью — в общей сложности четверть построенных машин была потеряна в катастрофах



Для атаки одного американского авианосца планировалось использовать до полка Ту-22. Только в этом случае сохранялась надежда, что корабль будет уничтожен

рез Арктику. Причина заключалась в недостаточной дальности действия наземных радиолокационных станций ПВО. Из-за кривизны земной поверхности станции могли обнаружить летящие самолеты не далее 250—300 км. Учитывая их скорость, времени для приведения ПВО в боеготовность не хватало. Имелись альтернативные решения: вынести РЛС на лед, ближе к полюсу, либо поднять антенны на высокие башни. Первое отвергал опыт Папанина — ледяные поля центральной Арктики дрейфовали в сторону Атлантики. Второе вызывало сомнение: возможно ли соорудить вдоль побережья десятки Эйфелевых башен?

Оставалось третье — разместить станции ПВО на крупном самолете. Наиболее сложной задачей стало размещение вращающейся антенны, имевшей ширину 11 метров. Решив эти кардинальнейшие задачи, А.Н. Туполев совместно с М.В. Келдышем доложили правительству, и постройка самолета, прозванного «Гриб», была задана ОКБ. Как обычно, решили сохранить неизменными возможно большее число агрегатов Ту-114».

Однако реальные возможности построенных Ту-126 оказались намного ниже, чем предполагали военные. Он мог использоваться для раннего обнаружения самолетов противника только в верхней полусфере: бомбардировщиков на дальности до 350 км, истребителей до 100 км. Самолеты, летевшие ниже Ту-126, радиолокационный комплекс «Лиана» на фоне земли не выделял, что весьма огорчало командование ПВО. Но тогдашний уровень развития советской радиоэлектроники не позволял добиться лучшего результата.

Еще одной сферой применения Ту-126 стало обнаружение надводных кораблей на морских просторах. Корабли классов «авианосец» или «крейсер» он фиксировал на дальности до 400 км.

Большим недостатком Ту-126 являлось то обстоятельство, что информация об обнаруженных целях поступала через специальные приемные радиоцентры на командные пункты ПВО, а не экипажам истребителей-перехватчиков. Он был, по сути дела, летающей радиолокационной станцией, поэтому не мог использоваться для управления действиями истребительной авиации.



«Летающий радар» войск ПВО — Ту-126 из-за несовершенного радиоэлектронного оборудования имели низкую эффективность и были быстро сняты с вооружения



Летчики оценивали самолет-разведчик Ту-22Р следующим образом: «Хорош разведчик, из которого пилот видит только небо, штурман — землю под собой и ничего впереди, а воздушный оператор смотрит в хвост, но видит лишь крыло»



Советский АВАКС — самолет дальнего радиолокационного обнаружения и управления А-50 — превосходил американского конкурента только по одному показателю — массе радиоэлектронного оборудования (обратите внимание на надпись «Аэрофлот» на борту)

Вот почему войска ПВО получили всего девять таких самолетов ДРЛО, которые поступили на вооружение 67-й отдельной авиаэскадрильи, базировавшейся сначала на Кольском полуострове, а затем в Шяуляе. Все дальнейшие работы над подобными машинами отечественные генералы (владевшие, напомним, самой передовой в мире теорией, якобы позволявшей смотреть далеко вперед), заморозили почти на 20 лет. И только после появления американских самолетов АВАКС, в СССР лихорадочно принялись за разработку современного самолета ДРЛО, получившего в дальнейшем обозначение А-50.

Глава 4. ТАКТИКА

Истребительная авиация

Обобщение экспертами Генштаба опыта боевого использования реактивных истребителей в корейской войне, быстрое совершенствование авиационной техники, появление на вооружении авиации управляемых ракет, все это привело в середине пятидесятых годов к серьезным изменениям в тактике действий советских ВВС.



В основе тактики действий истребительной авиации на рубеже 50—60-х годов лежал перехват цели по командам с земли



«Летающая парта» советских ВВС — учебный самолет МиГ-21У, на котором обучались пилотажу все пилоты истребительной авиации

Генерал-лейтенант авиации А.Е. Поздняков отмечал, что в основе тактики действий истребительной авиации на рубеже 50—60-х годов «лежал перехват цели по командам с земли, который сводился к ее догону после обнаружения за счет превосходства в скорости и поражению в ракетной атаке. При этом обязательным условием считалось уничто-

жение противника до пересечения им рубежа применения ракет класса «воздух-поверхность».

Вооруженные только управляемыми ракетами класса «воздух-воздух», истребители-перехватчики должны были производить атаку цели с большой дальности на попутном курсе с задней полусферы. В том случае, если пилот по каким-то причинам не производил пуск ракет либо у него оставались неизрасходованные ракеты, повторная атака была невозможна (ограниченный запас топлива не позволял повторить весь процесс наведения на цель).

Поскольку истребители лишились пушечного вооружения, неудачная ракетная атака оставляла его безоружным (большинство советских истребителей того времени имели всего две ракеты), что вынуждало летчика возвращаться на аэродром или идти на таран.

Маневренный воздушный бой стал считаться пережитком прошлого, абсолютно не актуальным в ракетную эпоху. Основными этапами боя признавались сближение, атака и выход из нее. Высший пилотаж практически не отрабатывался, основным для летчика считалось умение действовать по командам с наземного пункта управления.

Подобная тактика могла принести успех только при действиях истребителей против одиночных самолетов-разведчиков над собственной территорией. При массированных же налетах авиации противника, резких изменениях обстановки в воздухе, применении врагом различных средств радиоподавления, летчику надо было уметь самостоятельно осуществлять поиск цели и ее атаку. Но его этому не учили, что вело к печальным последствиям, как показала арабо-израильская война 1973 года.

Штурмовая авиация

В штурмовой авиации в начале 50-х годов на вооружении появились реактивные истребители МиГ-15бис. К 1 января 1955 года штурмовая авиация ВВС насчитывала 19 полков, ее авиапарк составляли 1700 самолетов Ил-10 и Ил-10М, 130 МиГ-15бис. Последние имели, по сравнению с Ил-10, значительное преимущество в скорости и маневренности, что позволило внедрить в практику новые такти-

ческие приемы. Теперь одновременная атака выполняла пара (или звено) самолетов, причем каждый пилот осуществлял прицеливание и вел огонь из пушек самостоятельно по выбранной им (или заранее заданной) отдельной мало-размерной цели.

В отличие от предшествующего периода, эффективность штурмового удара оценивалась количеством уничтоженных малоразмерных целей или степенью их поражения, а не суммарным числом попаданий в площадь определенных размеров, как прежде.

Еще одной новинкой в тактике штурмовой авиации, наряду с нанесением одновременных или последовательных ударов по заранее заданным и вновь выявленным объектам, стало ведение боевых действий способом свободной охоты. Из числа наиболее опытных летчиков в каждом штурмовом авиаполку готовили «охотников» для действий одиночными самолетами и парами с целью уничтожения мостов и переправ, наземных РЛС, автомашин, зенитной артиллерии, железнодорожных составов на перегонах и станциях.

Но в 1956 году штурмовую авиацию в советских ВВС упразднили. Имевшиеся многочисленные штурмовые авиадивизии и полки расформировали, поршневые штурмовики Ил-10 сдали на лом, реактивные МиГ-15бис передали в части вновь сформированной в мае 1957 года истребительно-бомбардировочной авиации.



Разработанный в ОКБ Ильюшина штурмовик Ил-20 так и не поступил на вооружение ВВС

Истребительно – бомбардировочная авиация

Этому новому виду советской боевой авиации стратеги Генштаба определили следующие задачи: поддержка сухопутных войск и сил флота путем уничтожения важных, главным образом малоразмерных и подвижных наземных (морских) объектов в тактической и оперативной глубине вражеской обороны. Самолеты истребительно-бомбардировочной авиации (ИБА) могли также привлекаться для борьбы с воздушным противником и для тактической воздушной разведки.

В конце 50-х годов самолетный парк ИБА состоял главным образом из реактивных дозвуковых истребителей МиГ-15бис и МиГ-17, переданных из штурмовой авиации, абсолютно не подходивших для тех задач, которые должна была решать истребительно-бомбардировочная авиация. Малая боевая нагрузка, отсутствие необходимого прицельно-навигационного оборудования и низкая живучесть делали их скорее обузой, чем реальными боевыми единицами.

В отличие от штурмовиков, истребители-бомбардировщики при действиях по наземным объектам стали применять более широкий спектр тактических приемов: бомбометание с горизонтального полета в диапазоне высот 300—500 метров или с пикирования под углом 30-60 градусов, пуск неуправляемых ракет С-21, стрельбу из пушек с пикирования.

Появились и новые, более сложные способы атаки наземных целей: бомбометание с кабрирования, бомбометание и стрельба после выполнения боевого разворота и полупетли (или с мертвой петли), стрельба из пушек, пуск неуправляемых ракет и бомбометание в одной атаке с пикирования.

Атаки наземных целей из простых видов маневра могли выполнять одиночные экипажи, пары и звенья; после выполнения боевого разворота, полупетли и с мертвой петли — одиночные экипажи и пары; с кабрирования — только одиночные экипажи. При этом бомбометание могло производиться как по команде ведущего, так и с индивидуальным прицеливанием, а пуск ракет и стрельба из пу-



Обучение пилотов истребительно-бомбардировочной авиации производилось на самолетах Су-7У



Опыт боев на Ближнем Востоке показал, что советские представления о возможности ведения воздушного боя истребителем-бомбардировщиком Су-7Б не соответствуют реальному положению дел

шек — только с индивидуальным прицеливанием каждого летчика по своей цели.

Считалось, что снизить эффективность противодействия зенитных средств противника позволяли атаки из сложных видов маневра, выход к цели на предельно малой высоте и высокой скорости, энергичное изменение высоты, скорости и направления полета в процессе атаки. Применение в одном заходе всех средств поражения, имевшихся на борту, сокращало время пребывания в зоне поражения ПВО противника, и повышало шансы на выживание.

Если атака с ходу не удавалась, при повторном заходе на цель использовались дополнительные маневры: два разворота на 180 градусов, стандартный разворот, разворот на 270 градусов.

Основными формами боевого применения истребителей-бомбардировщиков в то время считались: 1) действия по заранее заданным объектам; 2) действия по вызову из положения дежурства на земле или в воздухе; 3) «свободная охота», т.е. самостоятельный поиск и уничтожение целей.

При выполнении задач по уничтожению наземных целей боевые порядки истребителей-бомбардировщиков, как правило, состояли из ударных групп и групп обеспечения (доразведки, поиска и обозначения цели, уничтожения средств ПВО, прикрытия от атак вражеских истребителей).

С конца 50-х годов пилотам истребителей-бомбардировщиков стали ставить непривычную для них задачу — уничтожение воздушных целей. Это делалось тогда, когда их привлекали для наращивания усилий фронтовых истребителей при отражении массированных налетов авиации противника. Поэтому все экипажи ИБА вскоре начали отрабатывать атаки по бомбардировщикам, ведение огня из пушек по скоростным воздушным мишеням, участвовали в воздушных боях между одиночными самолетами и парами, выполняли перехваты самолетов в дневное время в простых метеорологических условиях при наведении с земли.

После принятия на вооружение в 1960 году сверхзвуковых истребителей-бомбардировщиков Су-76, возможности ИБА по поражению наземных, морских и воздушных целей резко возросли за счет оснащения их ядерным оружием и усовершенствованным прицельно-навигационным



Основным вооружением самолета Су-7Б считалась ядерная бомба, хотя он мог использовать и обычные средства поражения. Но в решающей схватке с империализмом ставка делалась на ядерное оружие



В роли самолета непосредственной авиационной поддержки МиГ-17 действовали эффективнее, нежели их более современные сверхзвуковые конкуренты — истребители-бомбардировщики Су-7Б

оборудованием. При этом способы атаки новых самолетов остались в принципе те же, что у МиГ-15бис и МиГ-17. Ими были: а) из простых видов маневра — одиночными экипажами и парами с горизонтального полета и с пикирования на скорости 800—1050 км/час; б) из сложных видов маневра — после выполнения боевого разворота, полупетли и с мертвой петли, с углом пикирования 45 градусов или с кабрирования, с выполнением вертикального маневра и сбрасыванием бомб в облаках и за облаками.

Главной особенностью тактики боевого применения истребительно-бомбардировочной авиации в этот период стало отрицание возможности и целесообразности нанесения одновременных ударов большими по численности группами. Увлечение ядерным оружием, его абсолютизация как основного средства огневого поражения, привели к тому, что авиационные генералы считали излишним значительный большой наряд сил для уничтожения большинства наземных целей, являвшихся объектами атак ИБА.

Еще одной причиной отказа от массированных ударов эскадрильями и полками, явилось мнение, согласно которому значительно возросшие скорости полета истребителей-бомбардировщиков и ухудшение их маневренных характеристик усложняет (делает опасными) боевые вылеты в составе крупных групп.

Бомбардировочная авиация

Во времена Хрущева фронтовая бомбардировочная авиация сократилась количественно, и изменилась качественно. На смену списанным Ил-28 пришли реактивные сверхзвуковые бомбардировщики Як-28, что повлекло значительные изменения в тактике действий бомбардировочной авиации.

Увеличение скорости полета самолетов до сверхзвуковых значений привело к изменению боевых порядков. Полет к цели бомбардировщики стали выполнять, как правило, парами, следовавшими в вытянутом сомкнутом или в разомкнутом строю. Ночью полеты выполняли колонны одиночных самолетов, следовавшие в нескольких эшелонах по высоте или по нескольким маршрутам.



Основным вооружением бомбардировщиков Як-28Б были тактические ядерные бомбы, поскольку считалось, что будущая война будет всеобщей и только ядерной



Учебно-боевой самолет Як-28У предназначался для обучения пилотов бомбардировщиков Як-28Б

В бомбардировочных полках и дивизиях экипажи бомбардировщиков постоянно отрабатывали действия в составе групп при любых погодных условиях и в любое время суток. Для ускорения взлета полка, его производили в обоих направлениях полосы с минимальными интервалами, выводя на ВПП до восьми машин одновременно.

На боевые задания бомбардировщики вылетали группами по 4—6 самолетов, что обеспечивало необходимую

маневренность, позволявшую осуществлять противоистребительные и противоракетные маневры, производить бомбометание не только с горизонтального полета, но также с пикирования и при наборе высоты (в последнем случае на углах до 10—15 градусов).

Боевой порядок бомбардировщиков обычно был един по замыслу действий, но состоял из нескольких групп различного тактического назначения: ударной, освещения (в ночных условиях), обнаружения, опознавания или доразведки цели, подавления средств ПВО. Кроме них, в состав групп могли входить истребители сопровождения и расчистки воздушного пространства.

Удары по объектам противника планировалось наносить внезапно, с ходу, по наиболее короткому боевому пути, с горизонтального полета, в широком диапазоне высот — от предельно малых до стратосферных (12 км). Для освещения целей в ночное время использовались осветительные авиабомбы.

Первоначально основным способом боевого применения сверхзвуковых бомбардировщиков считалось высотное бомбометание. Прицеливание при этом производилось с помощью радиолокационной станции либо оптического прицела.

Основным недостатком сверхзвуковых бомбардировщиков считалась небольшая дальность полета на сверхзвуковой скорости, на которой предполагалось преодолевать противовоздушную оборону противника.

Главной задачей стратегических бомбардировщиков дальней авиации считалось нанесение ядерного удара по целям на территории США, поэтому часть машин постоянно несла боевое дежурство. В полку самолеты одного звена (в периоды политических кризисов — эскадрильи) находились над специальными траншеями (сидели «на яме»), ожидая подвески ядерных бомб (это было вызвано большими размерами боеприпасов). Ядерные бомбы хранились в специальном укрытии, откуда в случае необходимости доставлялись к самолетам. Интервал времени от получения приказа до взлета дежурного звена составлял два часа.

До поступления на вооружение межконтинентальных баллистических ракет, именно бомбардировщики Ту-95



На бомбардировщики Ту-95 возлагалась «зачистка» территории США после ракетного удара и уничтожение уцелевших объектов



В основе тактики применения бомбардировщиков Ту-22 лежал сверхзвуковой бросок к цели на большой высоте. Совершенствование средств ПВО превратило подобные полеты в верный способ самоубийства

являлись основным средством нанесения ядерного удара по американским объектам. После создания РВСН и выхода на первый план МБР, главными задачами стратегических бомбардировщиков стали считаться удары по авианосным ударным группам, трансатлантическим конвоям и «зачистка» территории США после ракетного удара с целью уничтожения уцелевших объектов. Экипажи самолетов постоянно изучали «свои» цели и маршруты полета к ним.

В начале 60-х годов для отработки методов прорыва ПВО, полки Ту-95 систематически производили одиночные и групповые полеты на малых высотах (несколько сот метров), где их не могли обнаружить РЛС того периода.

Глава 4.

ГОРЯЧЕЕ НЕБО ХОЛОДНОЙ ВОЙНЫ

Операция «Вихрь»

Первым серьезным испытанием для советских ВВС в эпоху Хрущева стал венгерский кризис 1956 года.

Ослабление гаек после кончины кремлевского вождя вызвало резкий подъем антикоммунистического движения в странах Восточной Европы, где в послевоенные годы были установлены режимы по образцу и подобию советского. Сталинский социализм в его «лучших проявлениях» заслужил массовое негативное отношение поляков, чехов, венгров и других «братьев по классу». Внутреннее давление в обществе постоянно нарастало.

После того, как Хрущев на XX съезде КПСС произнес свой знаменитый доклад «О культуре личности Сталина и его последствиях», первой забурился Польша. Тушить пожар в Варшаву отправился лично Хрущев, готовились и карательные меры: к польской столице двинулись танковые дивизии Северной Группы Советских Войск. Все же у кремлевских руководителей хватило благоразумия отказаться от силовой акции, которая неизбежно привела бы к массо-

вому вооруженному сопротивлению (ненависть подавляющего большинства поляков по отношению к России ни для кого не была секретом), и пойти на уступки.

К власти в Польше пришли новые лица во главе с Владиславом Гомулкой, которого ради «спасения социализма» срочно выпустили из концлагеря. Он и его команда заменили твердолобых сталинистов. Многочисленные советские советники отправились назад домой. Пришлось срочно уехать и советскому маршалу К.К. Рокоссовскому (1896—1968), занимавшему с октября 1949 года пост министра обороны Польши*. Польский котел еще какое-то время покипел и стал остывать. Пар выпустили и продолжили строить социализм, теперь уже с неким подобием «человеческого лица».

Гораздо хуже для советского руководства обернулось развитие политических событий в Венгрии, где осенью 1956 года ситуация полностью вышла из-под контроля Кремля. Там сменилось правительство, новый премьер-министр Имре Надь заявил о выходе страны из Варшавского Договора и потребовал вывести советские войска с территории Венгрии.

Хрущев и его окружение понимали, что могут потерять одно из звеньев социалистического лагеря — первое, но не последнее. Поэтому они решили пойти ва-банк: применить военную силу для подавления народного восстания. Общее руководство операцией лично осуществлял министр обороны маршал Г.К. Жуков.

* До такого мог додуматься только Сталин — поставить во главе польской армии, веками сражавшейся с русскими войсками, представителя ненавистной России. Это назначение зримо выразило всю степень презрения кремлевского вождя к полякам. Казалось бы, в подобной ситуации следовало избрать человека умного, образованного, тактичного, способного выслушивать и учитывать чужие мнения и т.п. Так нет же, Сталин выбрал Рокоссовского, прославившегося своим самодурством, упрямством, хамством по отношению к подчиненным, злым антисемитизмом. «Тактичности» у него было не больше, чем у слона в посудной лавке. Все его «образование» составляли краткосрочные кавалерийские курсы в 1925 г. и такие же курсы «военного ликбеза» для начальствующего состава РККА в 1929 г. — *Прим. ред.*

К началу венгерских событий на территории этой страны располагались части Особого корпуса, ранее выведенные из Австрии — две механизированные и две авиационные дивизии (177-я гвардейская бомбардировочная Черкасская Краснознаменная и 195-я гвардейская истребительная Днепропетровская Краснознаменная). Авиационные части Особого корпуса непосредственного участия в ноябрьских боях не принимали, ограничиваясь воздушной разведкой. Над Венгрией периодически появлялись и самолеты-разведчики Ил-28Р из состава 57-й воздушной армии Прикарпатского военного округа. 8 ноября 1956 года над островом Чепель на Дунае зенитным огнем с земли один такой самолет был сбит.

По некоторым данным, советское руководство планировало использовать против повстанцев дальние бомбардировщики Ту-4. Несколько полков даже поднялись в воздух для выполнения боевого задания, но в последний момент получили приказ вернуться. До массированных воздушных бомбардировок венгерских городов дело не дошло.

Более активно действовала военно-транспортная авиация. В Будапеште еще не прозвучали первые выстрелы, а 108-й гвардейский парашютно-десантный полк 7-й гвардейской дивизии ВДВ уже ждал команду на погрузку в самолеты. На аэродромах Каунаса и Вильнюса к 20 октября были сосредоточены 99 транспортных самолетов Ил-12 и только плохие метеоусловия не позволили перебросить десантников в Венгрию по воздуху. Пришлось им добираться железной дорогой.

По этой причине первыми на аэродроме Веспрем посадочным способом с транспортников Ил-12 высадились десантники 31-й гвардейской воздушно-десантной дивизии, прибывшие с аэродромов Львова и Хмельницкого. 30 октября они уже вступили в бой.

В дальнейшем транспортные самолеты доставляли в Венгрию подкрепления и боеприпасы, а обратно в Союз увозили раненых и тела погибших. Впервые в Советской Армии транспортные самолеты были массово применены в подобных целях. Через двадцать с лишним лет, во время афганской войны, «груз 200» стал обычным для экипажей военно-транспортной авиации.

Решительность действий и превосходство в силах быстро дали результат. Уже к середине ноября сопротивление венгерских повстанцев было жестоко подавлено. Спешно сформированное рабоче-крестьянское правительство Венгрии во главе с Яношем Кадаром взяло власть в свои руки и «продолжило строительство социализма». Советские войска вскоре переименовали в Южную Группу Войск, они остались в Венгрии еще на 35 лет. Чуть позже там была создана 36-я воздушная армия, призванная обеспечивать действия войск стран Варшавского Договора на южном фланге.

Карибский кризис

Осенью 1962 года стремление Хрущева показать американцам «кузькину мать» чуть было не закончилось третьей мировой войной. Обычная советская страсть к таинственности и секретности, размещение в обстановке полной тайны крупной группировки войск и ядерного оружия под боком у Америки, на Кубе, привели к резкому обострению отношений между двумя сверхдержавами.

Как известно, у Советского Союза долгое время не было стратегических носителей ядерного оружия, способных достигать территории США. Это заставляло Хрущева и его генералов искать альтернативные возможности взять Америку на ядерный прицел. Случай представился после того, как в январе 1959 года власть на острове Куба захватили повстанцы во главе с бывшим адвокатом Фиделем Кастро. Этот деятель вскоре заявил о желании «дружить» (особенно в военной сфере) с «врагами моего врага» — с СССР, КНР и другими странами «народной демократии». В Кремле решили, что таким обстоятельством грех не воспользоваться, в результате чего началось проведение операции «Анадырь».

На базе 43-й ракетной армии в Виннице (до 1960 года эта армия была воздушной) срочно сформировали 51-ю гвардейскую ракетную дивизию в составе шести полков ракет средней дальности Р-12 и Р-14. Именно ей была отведена роль «кузькиной матери», способной, как думали в



*Главные действующие лица карибского кризиса —
Н. Хрущев и Д. Кеннеди. Советский блеф успеха не имел*



Осенью 1962 год советские истребители впервые могли появиться в небе США — радиуса действия МиГ-21 хватало для того, чтобы с Кубы достичь Майами. Правда, на гостеприимный прием рассчитывать не приходилось



Жертва карибского кризиса — сбитый над Кубой американский самолет-разведчик U-2. Сбили его, к большому огорчению летчиков, советские зенитчики

Кремле, повлиять на американскую политику и изменить соотношение сил в мире.

Но одни баллистические ракеты, размещенные в зоне досягаемости американской авиации, были слишком уязвимы. Требовалось надежное прикрытие ракетных позиций. Поэтому на Кубу также отправились две зенитно-ракетные дивизии (в общей сложности 144 пусковые установки зенитно-ракетного комплекса С-75), четыре мотострелковых полка, подразделения обслуживания.

На острове площадью 110 тысяч кв. км. нашлось место и для боевой авиации. Из подмосковной Кубинки туда прибыл 32-й гвардейский истребительный авиационный полк, укомплектованный по штатам военного времени новейшими на то время истребителями МиГ-21. Он должен был укрепить противовоздушную оборону советской группировки, а рядом с ним готовились к боевым вылетам фронтовые бомбардировщики Ил-28, в боекомплект которых входили тактические ядерные бомбы.

Однако результаты Карибского кризиса в конечном итоге оказались совсем не те, на которые надеялись в Кремле. Советский ракетный блеф не прошел. Как уже говорилось выше, американцы обладали достоверной информацией о реальном состоянии советского ракетно-ядерного потенциала, полученной ими от полковника ГРУ Олега Пеньковского.

Реальное соотношение сил в сфере стратегических вооружений было совсем не в пользу СССР. Против 300 межконтинентальных баллистических ракет, 1650 тяжелых и средних бомбардировщиков, Страна Советов могла выставить всего 56 МБР и несколько десятков стратегических бомбардировщиков.

Пришлось сделать вид, что одержана очередная победа над американским империализмом. Кстати говоря, именно этот тезис до сих пор отстаивают «научные» статьи и воспоминания участников, публикуемые в России. На деле же пришлось возвращаться домой несолоно хлебавши и как бы «забыв» сообщить гостеприимным кубинцам о договоренностях с американцами. При этом «побежденные» американцы подвергали унижительным обыскам «победивших» советских вояк — они тщательно проверяли каждый

советский корабль. Молодому «команданте революции» (Кастро было тогда 36 лет) все это очень не понравилось, но его мнение никого не интересовало.

Советским летчикам боевой работы на Кубе не нашлось. Единственный сбитый американский самолет-разведчик U-2 снова (как и в 1960 году) записали на свой счет зенитчики, доставшие его ракетой комплекса С-75. Хрущеву это понравилось — еще один довод в пользу столь любимых им ракет.

Правда, по страницам отечественной печати до сих пор кочует легенда о том, как истребители МиГ-21 перехватили и привели на свой аэродром американский F-104, но тот в последний момент вырвался и ушел на аэродром в Гуантанамо. Однако эта история всего лишь одна из многочисленных ура-патриотических выдумок Агитпропа.

Горячее небо

Пилоты советских ВВС реальные бои в 50—60-е годы вели в основном над территорией СССР. Выше уже упоминалась многолетняя безуспешная охота истребителей ПВО за американским высотным разведчиком U-2. Лавры победителя в конечном итоге достались ракетчикам.

Все же ради справедливости надо отметить, что уничтожение одиночного безоружного самолета-разведчика над своей территорией, без противодействия противника, с расходом при этом 14 зенитных ракет (!) и уничтожением одной из них своего собственного истребителя-перехватчика, вряд ли можно считать выдающимся результатом.

Пятидесятые годы вообще были таким временем, когда английские и американские самолеты регулярно посещали воздушное пространство Советского Союза, совершая разведывательные полеты над его западными районами. Например, только за одну неделю июля 1956 года самолеты-разведчики НАТО пять раз вторгались на глубину до 350 км, долетая до Минска. В 1958 году они появлялись над Киевом и в Подмоскowie. Войска ПВО лишь фиксировали нарушения, не имея возможности пресечь их.

Особенно комфортно чувствовали себя в воздушном пространстве СССР пилоты самолетов-разведчиков U-2,

которые за 5 лет (1956—60 гг.) совершили около 50 успешных полетов за «железный занавес». Все попытки советских истребителей перехватить и уничтожить их успеха не имели. Только ракетчики ценой огромных усилий 1 мая 1960 года сумели поставить точку в затянувшейся полосе везения американских пилотов.

Их успех вызвал острую зависть летчиков-истребителей. Нужно было срочно продемонстрировать, что авиация тоже способна бороться с воздушным противником, что ее рано списывать на свалку истории. Через два месяца к авиаторам пришел, наконец, серьезный успех.

Официальная советская версия этого инцидента выглядит следующим образом:

«1 июля 1960 года в Баренцевом море близ Кольского полуострова службой воздушного наблюдения советских войск противовоздушной обороны был обнаружен неизвестный военный самолет, двигавшийся к границе Советского Союза. В воздух был поднят истребитель для установления государственной принадлежности этого самолета и предотвращения его вторжения в пределы территории СССР.

Пилот советского истребителя установил, что неизвестный самолет является бомбардировщиком с опознавательными знаками США... Несмотря на подаваемые советским истребителем сигналы следовать за ним и идти на посадку, самолет-нарушитель продолжал углубляться в воздушное пространство Советского Союза. В соответствии с имеющимся у Вооруженных Сил Советского Союза приказом об охране советской границы, самолет-нарушитель был сбит в 16 часов 03 минуты по московскому времени над советскими территориальными водами восточнее мыса Святой Нос».

Сей героический подвиг совершил на истребителе МиГ-19 капитан В. Поляков из 174-го гвардейского истребительного авиаполка. Среди шестерых членов экипажа сбитого самолета-разведчика RB-47 55-го авиакрыла ВС США в живых остались двое, взятые в плен.

В годы горбачевской гласности на страницах печати появились свидетельства очевидцев тех событий, где картина произошедшего выглядит иначе, чем хрестоматийная вер-



*Истребитель МиГ-19 стал «героем» инцидента
над Баренцевым морем*

сия Главного политуправления СА и ВМФ. Во-первых, Поляков сбил американца сбили за пределами советского воздушного пространства, в нейтральных водах. Это обстоятельство объясняет тот факт, что экипаж RB-47 даже не пытался маневрировать либо уйти от МиГа. Во-вторых, решение сбить самолет Поляков принял самостоятельно, без команды с земли, и выпустил по разведчику 111 снарядов калибра 30 мм.

Уцелевший штурман RB-47 Джон Мак-Коун так описал события 1 июля:

«До точки поворота оставалось еще две минуты, но я сказал командиру: о'кей, поворачивай сейчас, Билл. Во время виража мы вдруг заметили советский истребитель у самого крыла. Вдруг, без всякого предупреждения, он открыл огонь. Двигатели на левом внутреннем пилоне загорелись, машина вошла в штопор. Вторая очередь попала в фюзеляж, и вокруг меня начали появляться солидные дырки. Командир скомандовал: «Покинуть самолет!», что я и сделал».

Командование ПВО долго ломало голову над текстом рапорта в Москву. Оно дико боялось сурового наказания за неспровоцированное уничтожение американского само-

лета. В итоге в рапорте появилась весьма впечатляющая формулировка: «Действия капитана Полякова были вызваны личной ненавистью к американским агрессорам». Многие сослуживцы были уверены, что Полякова посадят за несанкционированное применение оружия. Но реакция Москвы удивила всех: Полякову вместо тюремного срока дали орден Красного Знамени; кроме него, наградили еще несколько авиаторов и радиолокаторщиков. Всю вину за инцидент Хрущев возложил на американцев, дескать, нечего летать возле наших границ.

После того, как Кремль одобрил действия советского летчика, штатные борзописцы кинулись сочинять очередную пропагандистскую легенду о «героях мирных дней». Для того, чтобы почувствовать аромат той эпохи, приведем отрывок из статьи в газете корпуса ПВО, предназначенной «для служебного пользования». Читая подобные творения, поневоле начинаешь испытывать чувство «глубокого удовлетворения и законной гордости» за войска ПВО:

«Внимание оператора комсомольца Михаила Фрыкина привлек чуть заметный всплеск новой отметки на индикаторе РЛС. Откуда она взялась? Офицер наведения прекратил занятия с расчетом и быстро оценил обстановку.

— Иностраннный воздушный пират идет к нашей священной земле, — подумал он и тут же скомандовал: — Капитану Полякову — воздух!

Еще была надежда, что вражеский экипаж учтет урок с Пауэрсом. Однако воздушный пират нагло приближался к границам нашей Родины и вскоре вторгся в советское воздушное пространство.

— Приказ на посадку самолет не выполняет, — докладывает летчик советского перехватчика.

— Повторить приказ, — радируют с командного пункта. Летчик капитан Поляков еще и еще раз передает сигнал. Экипаж пирата прекрасно видит его, но не сворачивает с курса.

Вот только тогда с КП была подана команда на уничтожение стервятника. В эту секунду сердце пламенного защитника Родины загорелось неудержимой ненавистью к врагу. Посланец Пентагона дрогнул и полетел вниз, в холодные воды Баренцева моря. Закончилась бесславная ка-

рьера американского экипажа-разведчика».

В этом опусе только два факта соответствуют действительности: фамилия летчика и то, что американский самолет был сбит. Все остальное — выдумка сотрудников редакции военной многотиражки, снабженной грифами «для служебного пользования» и «из части не выносить».

Таким образом, 1960-й год стал годом реванша советских войск ПВО. Они отомстили за унижения предыдущих лет, когда самолеты НАТО чувствовали себя в советском небе, словно у себя дома. Два сбитых «американца» подняли боевой дух летчиков и зенитчиков, позволили пропаганде вновь затрубить о неприкосновенности наших воздушных границ.

Это было приятно еще и потому, что первая встреча с RB-47 завершилась полным фиаско и серьезными неприятностями для всех участников инцидента (кроме американцев!). 9 мая 1954 года (какой день выбрали, подлецы!) американский самолет-разведчик RB-47 вторгся в воздушное пространство СССР. Он спокойно прошел над базами Северного флота и военными гарнизонами на Кольском полуострове, а затем взял курс в сторону Архангельска и Северодвинска (разведчиков явно интересовали верфи, на которых строились подводные лодки).

Только здесь командование флота «проснулось». На перехват вылетел истребитель МиГ-17ПФ, пилотируемый капитаном Китайчиком. Когда истребитель подошел к разведчику, экипаж последнего открыл по нему огонь из кор-



«Действия капитана Полякова были вызваны личной ненавистью к американским агрессорам». Результат — сбитый 1 июля 1960 года американский самолет-разведчик RB-47

мовой артустановки. Китайчик попытался атаковать RB-47, но безуспешно израсходовал весь свой боекомплект. Американский самолет безнаказанно ушел назад.

Из Москвы в Североморск для разбирательства в случившемся лично прибыл министр вооруженных сил маршал Н.А. Булганин (1895—1975). Капитана Китайчика отстранили от летной работы, полетели и другие головы, но дело было сделано. В истории ПВО появилась позорная страница.

Интересно отметить, что еще один RB-47 советские истребители сбили на пять лет раньше (17 апреля 1955 года) у Камчатки, но о нем практически ничего не сообщалось в советские времена. Знаковым решили сделать только инцидент 1 июля 1960 года.

Тогда весенним днем 1955 года на перехват американского RB-47, шедшего над советскими территориальными водами вдоль Камчатки в направлении Командорских островов, по команде командира местного авиакорпуса генерала И. Пстыго вылетели два истребителя МиГ-15бис. Пилот одного из них — капитан Коротков (отмечу интересную деталь в мемуарах Пстыго: у всех упоминаемых им генералов и адмиралов указаны инициалы; нет их только у летчиков — званием не вышли) — пушечным огнем сбил американца у Командорских островов, за что получил орден Красного Знамени.

Глава 1. ПАРИТЕТ И НЕМНОГО БОЛЬШЕ

Новая эпоха

Октябрь 1964 года стал началом новой эпохи в истории Страны Советов. Соратники по партии наконец отправили на пенсию изрядно надоевшего им неугомонного «кукурузника» (Н.С. Хрущева), а его место на вершине советского политического Олимпа занял новый «генсек», Леонид Ильич Брежнев (1906—1982). В отличие от своего предшественника, он никогда не был сторонником резких движений в политике и экономике, предпочитая эволюционное развитие, часто переходящее в имитацию движения.

В армии тем более не горевали по поводу смены кремлевского руководства. Маршалам и генералам давно не нравились хрущевские новации, не говоря уже о сокращениях. Но пока Никита Сергеевич «рулил», они помалкивали. Теперь же пришло время нового раскручивания маховика гонки вооружений, в том числе авиационных. Отношение Леонида Ильича к военной авиации было диаметрально противоположно хрущевскому. Не случайно его эпоху называют «золотым веком» ВВС. На вооружение поступили новые боевые машины, произошло не только качественное, но и количественное наращивание воздушной мощи СССР. По количеству боевых самолетов в строю мы опять превзошли весь мир.

Брежневу, как и Хрущеву, тоже пришлось столкнуться с многими проблемами в военной сфере, требовавшими срочного решения. «Холодная война» между СССР и США вступила в качественно новый этап. Перед лицом возросшей ядерной мощи США требовалось найти такую стратегию в деле военного строительства, которая позволила бы

сохранить статус сверхдержавы и обеспечить возможность дальнейшего распространения коммунизма по земному шару.

В этом плане единственным перспективным наследством Хрущева оказались РВСН (ракетные войска стратегического назначения). В конце 1964 года они имели на вооружении 189 межконтинентальных баллистических ракет (6 устаревших Р-7А, 172 ракет Р-16, 11 ракет Р-9А), нацеленных на американские города, и 636 ракет средней дальности (36 Р-5М, 588 Р-12), державших под прицелом Западную Европу. «Ребенок» рос не по дням, а по часам: всего пятью годами раньше в советском арсенале не было ни одной МБР, а число ракет средней дальности не превышало тридцати.

Официальное издание министерства обороны США «Soviet Military Power» считало, что «советский план на случай ядерной войны включает подготовку сил к выполнению боевых задач в наиболее неблагоприятных условиях... После получения предупреждения об атаке, РВСН должны будут осуществить пуск ракет до того, как они будут поражены боеголовками противника. С целью обеспечения выполнения этой задачи, РВСН проводят учения по отработке таких пусков».

В случае же возникновения в Европе обычного конфликта, считали военные эксперты США, «СССР предполагает упредить угрозу применения противником ядерного оружия посредством массированного ядерного удара по воздушным, ядерным, сухопутным силам, а также по системе связи и управления на всем ТВД. Советское верховное командование проводит учения по организации такого удара. Ядерное оружие будет доставлено фронтовой авиацией, артиллерией, ракетами и некоторыми военно-морскими системами, а также РВСН и стратегической авиацией».

Преимущественное развитие РВСН вызывало недовольство представителей других видов вооруженных сил, считавших, что их время еще не прошло. Те же авиаторы были убеждены, что боевую авиацию слишком рано списали со счетов, решив, что ракеты различного назначения смогут полностью заменить ее.



*В брежневские времена советская военная авиация
по количеству самолетов обогнала все страны мира.
По качеству — не удалось*

Они вполне обоснованно указывали кремлевскому руководству на то, что помимо всеобщей ядерной войны, советские вооруженные силы могут быть вовлечены в локальные конфликты без применения ядерного оружия. Тогда РВСН окажутся не у дел, а имеющихся боевых самолетов



Сверхзвуковые бомбардировщики Як-28 базировались на территории ГДР, поближе к объектам будущих ударов

будет недостаточно для решения обычными видами оружия всего объема задач на ТВД, и особенно в оперативной глубине.

Западные эксперты отмечали, что отставка Хрущева позволила высшему военному руководству открыто критиковать допущенную им переоценку роли ракетно-ядерного оружия. Разумеется, ядерное оружие продолжало считаться главным средством «большой войны». Однако среди советских военных теоретиков возникло понимание того, что войны могут быть разными — глобальными и локальными, молниеносными и затяжными, с применением ядерного оружия и без.



Для использования на европейском театре военных действий предназначались истребители-бомбардировщики МиГ-27

Подобные настроения значительно усилились после того как военно-политическое руководство НАТО сформулировало в 1967 году концепцию «гибкого реагирования». Она послужила одной из главных причин изменения совет-

ской военной стратегии. Была официально признана возможность боевых действий между сверхдержавами без применения ядерного оружия, по крайней мере, в начальной фазе конфликта. Кроме того, была также признана возможность затяжного конфликта с применением исключительно традиционных вооружений. В том же 1967 году была восстановлена должность главнокомандующего сухопутными войсками, проведены крупномасштабные «Днепр», в ходе которых отрабатывались действия войск без применения ядерного оружия.

Быстрое развитие авиации и авиационного вооружения на Западе, опыт боевого ее применения во Вьетнаме и на Ближнем Востоке заставили по-новому взглянуть на роль ВВС в современной вооруженной борьбе, пересмотреть многие параметры военного строительства. Оказалось, что авиация может играть заметную роль в решении многих задач огневого поражения противника и без применения ядерных средств поражения.

Фронтной авиации теперь была поставлена задача обеспечения боевых действий сухопутных войск по мере их продвижении вглубь территории противника. Поэтому в состав типовой воздушной армии советских ВВС были включены истребительные, истребительно-бомбардировочные, бомбардировочные, разведывательные (а в дальнейшем и штурмовые) авиаполки.

Если Хрущев сокращал авиационные части, отправлял исправную авиатехнику на слом, заморозил многие перспективные проекты боевых самолетов, то при Брежневе маятник пошел в другую сторону. Развернулось массовое производство десятков типов новых машин, формировались новые авиационные полки и дивизии.

То же самое происходило и в других видах вооруженных сил. Под словесную трескотню о «миролюбивой внешней политике» и «оборонительном характере советского военного строительства», страна тратила сотни миллиардов рублей на производство танков, бронетранспортеров, ракет, самолетов, боевых вертолетов, подводных лодок, артиллерийских орудий, систем залпового огня и многого другого. В результате Советский Союз имел больше ору-



*Любимая сцена фотографов военных изданий —
«Тревога в истребительном авиаполку»*



*В готовности к перехвату Советский Союз имел
больше истребителей-перехватчиков, чем все
страны НАТО, вместе взятые **

жая, чем все остальные страны мира, вместе взятые. Советские арсеналы росли как на дрожжах.

В начале 70-х годов СССР наконец сравнялся с США по количеству стратегических носителей ядерного оружия. В начале 1971 года на вооружении состояли 1511 межконтинентальных баллистических ракет, плюс к ним 407 баллистических ракет подводных лодок. Кроме того, имелись 157 стратегических бомбардировщиков. Таким образом, всего за 10 лет советский ядерный арсенал увеличился почти в 11 раз. Паритет с США был достигнут.

Не случайно те 18 лет (1964—1982), в течение которых Брежнев возглавлял КПСС, получили в народе ироническое название «периода расцвета эпохи застоя». Они стали периодом наивысшей мощи советской военной машины, по крайней мере, в количественном выражении. В частности, рост военной авиации в 70-е и 80-е годы поражает своим размахом. Из состояния унылого прозябания в тени могучих родственников — стратегических, тактических и зенитных ракетчиков — ВВС устремились на вершину военной пирамиды.

За два десятилетия изменилось все: самолетный парк, вооружение, тактика. В новых условиях пришлось отказаться от многих постулатов прежней эпохи, пересмотреть взгляды на боевое применение авиации. Новое время потребовало новых боевых самолетов — многоцелевых, оснащенных тактическим управляемым оружием, способных действовать в любых метеорологических условиях. Но обо всем по порядку.

Берите, что дают

При ревизии хрущевского наследия выяснилось, что в стране заморожены практически все разработки новой авиационной техники. Многие авиационные конструкторские бюро перешли на ракетную тематику. Все имевшиеся на вооружении в 1965 году машины были разработаны еще в 50-е годы, и по своим качествам уже не устраивали летчиков и их начальников. Бесконечные модернизации серийных машин не позволяли добиться существенного улучшения их тактико-технических характеристик.

Объективное сравнение имевшихся в строю самолетов с их западными аналогами показывало возрастающее превосходство техники вероятного противника. Вскоре это наглядно подтвердили итоги военного противостояния на Ближнем Востоке, прямое участие в котором приняли советские летчики.

Малый радиус действия, слабое вооружение, устаревшее радиоэлектронное оборудование стали своего рода отличительными признаками отечественной авиатехники. С таким военно-воздушным потенциалом сложно было претендовать на роль мировой сверхдержавы. Нельзя ведь по каждому поводу махать ядерной дубиной. Помимо кувалды, требовался еще и скальпель для «аккуратного» хирургического вмешательства.

И вот наступили «золотые дни» для авиационных КБ, ибо потребовалось полностью обновить весь самолетный парк. Засидевшиеся без работы конструкторы с энтузиазмом взялись за дело. Немедленно появились у них влиятельные сторонники в «верхах», всеми правдами (и особенно неправдами) проталкивавшие на вооружение летательные аппараты своих подопечных. Ведь за каждую принятую на вооружение новую боевую машину щедро раздавали ордена, звания и премии.

В сочетании со всеми традиционными извращениями командно-административной системы это создало взрывоопасную смесь некомпетентности партийного руководства и корпоративных интересов. Самое печальное то, что при разработке и внедрении новой авиационной техники практически не учитывалось мнение летчиков, которым предстояло ее эксплуатировать.

Главные роли в спектаклях под названием «формирование концепции перспективного боевого самолета» играли три «актера»: соответствующий отдел аппарата ЦК КПСС, военно-промышленная комиссия Совета Министров и головной исполнитель (конструкторское бюро). Мнение будущего потребителя (ВВС) на этом этапе абсолютно никого не волновало, в лучшем случае с летчиками (в лице высших руководителей ВВС и ПВО) могли лишь советоваться.

Военные могли выдвигать свои предложения лишь на следующем этапе, который назывался «выработка тактико-

технического задания», но только в качестве дополнений к решению, уже принятому министерством авиационной промышленности. Как отмечали многие специалисты, сложилась парадоксальная практика: концепция будущего самолета разрабатывалась в первую очередь в соответствии с потребностями и возможностями промышленного производства, а специфику современной воздушной войны она учитывала в последнюю очередь.

В целях быстрее принятия предложений авиаконструкторов «лоббисты» обычно использовали отработанный ими безотказный прием: ссылку на то, что подобная машина уже строится на Западе. Этот довод часто становился решающим, достаточно вспомнить о стратегическом бомбардировщике Ту-160, младшем брате-близнеце американского В-1. При этом «толкачи» не принимали в расчет, обладает ли отечественная промышленность соответствующими технологиями.

Если они отсутствовали, что заранее ухудшало тактико-технические характеристики будущей машины, то разработчики начинали выкручиваться, добиваясь корректировки в нужную сторону уже принятого тактико-технического задания. При этом они не брезговали прямым подкупом чиновников и генералов, настолько высокими являлись ставки в игре. «Нужным людям» делали ценные подарки, их приглашали на фешенебельные базы отдыха, поли коллекционными винами и коньяками, предлагали молоденьких спутниц, владевших всеми видами секса, организовывали служебные командировки «за бугор» и т.д. Ну, а летчики по-прежнему оставались в стороне от процесса принятия решений. Ведь деньги на разработку и производство авиационной техники выделялись из госбюджета непосредственно производителю, минуя заказчика.

Сколько потом командование ВВС и ПВО не отбивалось от ненужной им техники, их все равно заставляли брать машины, выпущенные авиапромышленностью. Деваться-то некуда, чуть что — партбилет на стол и конец карьеры. В результате резко увеличивалось количество летных происшествий и катастроф.

После того, как новый самолет выкатывали из сборочного цеха завода, начинался весьма ответственный этап,



Низкая экономичность двигателей и ограниченный радиус действия были родовыми признаками советских самолетов. Использование подвесных топливных баков ухудшало аэродинамику истребителей



В больших количествах советская авиационная техника поставлялась многим странам мира. Причем число нахлебников постоянно росло — оружие раздавали бесплатно. Специально для экспорта был предназначен истребитель МиГ-23МФ

от которого во многом зависела его дальнейшая судьба — летно-конструкторские испытания. Если машина демонстрировала качества, не соответствовавшие области ее вероятного применения, старались придумать ей новую роль, например, перевести из класса истребителей в истребители-бомбардировщики и т.п.

Затем приходила пора государственных испытаний, по итогам которых принималось решение о принятии самолета на вооружение. На этом этапе решающим наконец-то считалось мнение военных, но это только формально. Существовал ряд нюансов. Так, самолеты, представленные на испытания, обслуживали исключительно заводские инженеры и техники, что не позволяло объективно оценить их эксплуатационные качества. Данные контрольно-измерительной аппаратуры тоже обрабатывали эти люди, весьма заинтересованные в успешном для родного предприятия завершении испытаний.

Благодаря столь порочной практике научно-испытательные центры министерства обороны и ВВС в основном занимались тем, что помогали авиапромышленности «доводить» боевые машины до уровня соответствия отвлеченным критериям ЦК КПСС и военно-промышленной комиссии. Как ни странно, среди этих критериев не было места оценке функциональности самолета в системе применения вооруженных сил и противодействия противнику.

Как только происходило подписание акта о завершении государственных испытаний, начиналась раздача наград, премий и чинов. Конструкторское бюро тут же забывало о своем детище. Деньги, отпущенные на его разработку, уже потрачены, пора выбивать новый заказ. Тем временем принятый на вооружение самолет, нередко морально устаревший (ведь его разработка началась лет десять назад), становился головной болью для завода, осуществлявшего его серийное производство.

Но если представители ВВС настойчиво требовали изменений в конструкции, наступала очередь модернизаций. Разумеется, за дополнительную плату. Модернизации были очень выгодны для КБ. С одной стороны, поступают новые ассигнования. С другой — усовершенствованный вариант серийного самолета можно выдать за совершенно



Начало эксплуатации фронтовых бомбардировщиков Су-24 сопровождалось многочисленными авариями и катастрофами — только 63-й БАП за 3 года потерял 4 самолета и 5 летчиков

новую машину, сорвав очередные премии и награды. Не случайно многие специалисты не считают оригинальными самолетами МиГ-27 или МиГ-31. Они видят в них, соответственно, лишь модернизированные варианты МиГ-23 и МиГ-25. Понятно, что конструкторы это яростно отрицают, настаивая на «принципиальной новизне» конструктивных решений.

Войсковые испытания тоже являлись клапаном, позволявшим «выпустить пар» у строевых летчиков, недовольных новыми самолетами. Во время их проведения специальные бригады заводов Минавиапрома месяцами жили на аэродромах, устраняя многочисленные «детские болезни» своих питомцев.

Болезней всегда было много. Но своеобразным рекордсменом по количеству дефектов стал истребитель МиГ-23, испортивший много крови техникам и летчикам. Дело доходило до того, что полученные с заводов новенькие истребители МиГ-23 в строевых полках ВВС полностью разбирали, и только после проверки всех систем и агрегатов заново собирали и облетывали.

Наученные горьким опытом борьбы с «необъезженным мустангом» МиГ-23, ВВС добились того, что истребители-бомбардировщики МиГ-27 доставляли на аэродром Смуравьево для проведения войсковых испытаний в разобран-

ном виде (все равно разбирать!). В 722-м авиаполку истребителей-бомбардировщиков, первым получившем 43 машины МиГ-27, после сборки подвели следующие итоги: у всех самолетов была разрегулирована САУ, у девяти не работали генераторы, у семи были неправильно собраны колеса шасси, у шести не закрывались фонари кабины пилота и т.д. (данные В. Марковского). Надежность работающего оборудования тоже оставляла желать много лучшего: при нормативе 1200 часов налета на отказ в полете, реальная наработка составляла 282 часа (у МиГ-23 она была еще ниже, всего 80 часов).

Еще хуже дело обстояло с предполетной подготовкой, особенно с подвеской вооружения. Это вообще было подлинное наказание для техников. Принимая на вооружение один самолет за другим, никто даже не задумался о механизации весьма трудоемких процессов наземной подготовки. Так, на подвеску шести авиабомб ФАБ-500 уходило до двух часов, двух управляемых ракет — час. Много времени требовала проверка и настройка прицельно-навигационного комплекса.

В результате, для подготовки эскадрильи МиГ-27 к вылету (каждый самолет нес шесть ФАБ-500) требовалось более трех часов! Вот вам и постоянная готовность к отражению внезапной агрессии.

После завершения цикла войсковых испытаний бригады заводских специалистов уезжали домой. С этого момента задача повседневной борьбы с грехами конструкторов и промышленности ложилась на плечи специалистов инженерно-авиационной службы полков (ИАС), которые не имели такой квалификации и такого материально-технического обеспечения, как заводские работники. Это вынуждало их ежедневно проявлять чудеса смекалки и предприимчивости.

Посудите сами: для того, чтобы добраться к узлам истребителя-бомбардировщика МиГ-27 требовалось потратить времени в 10—15 раз больше, чем на само устранение неисправности! Например, для крепления люков использовались винты, замки и болты 40 разных типоразмеров, которые легко перепутать, что влекло повреждения проводов и



*Вскоре после перехода на самолеты МиГ-25 ВВС
Белорусского военного округа потеряли в катастрофах
девять самолетов этого типа и четыре летчика*



*Основным средством малой механизации на советских
аэродромах служил наземный технический персонал*

агрегатов. Замена двигателя требовала затрат 175 человеко-часов, она занимала 2—3 дня.

Впрочем, аналогичная ситуация имела место и в других видах вооруженных сил. Так, в танковых войсках в последнее десятилетие Советского Союза одновременно состояли на вооружении три типа «основного боевого танка»! Каждый танковый завод строил свою модель, а как с этим разнообразием будут разбираться в войсках, никого не волновало. В РВСН одновременно эксплуатировали восемь типов межконтинентальных баллистических ракет, на ракетных подводных лодках — семь типов.

Главной пружиной, обусловившей возникновение этого театра абсурда, являлась порочная практика принятия важнейших решений. Напомним: все решения всегда принимала верхушка военно-промышленного комплекса, т.е. чиновники ряда отделов ЦК КПСС и Совета Министров СССР. Если бы средства выделяли непосредственно ВВС (ПВО, РВСН, ВМФ и т.д.), а те самостоятельно, в рамках официальной военной доктрины (которая фактически отсутствовала), вырабатывали бы требования к будущей технике, выдавали на конкурсной основе заказы разработчикам, сами производили оценку и испытания опытных образцов, а затем самостоятельно принимали решение о принятии (непринятии) их на вооружение, результаты очень значительно отличались бы от тех, что имели место в действительности.

Однако в рамках «самой передовой в мире» политической и экономической системы «развитого социализма» по-другому быть просто не могло. Все партийные чиновники, начиная с секретарей многих тысяч райкомов и кончая членами Политбюро ЦК КПСС, всегда считали себя компетентными во всех областях экономики, культуры, науки, техники, военного строительства. Остальных граждан партийные бонзы всегда и везде считали пешками-исполнителями, обязанными без размышлений выполнять любые решения и приказы, какими бы идиотскими они не были. В советских вооруженных силах любая инициатива снизу пресекалась с особой силой. Ведь само собой подразумевалось, что самые великие умы сидят в Кремле и в министерстве обороны, лучше их уже никто ничего не придумает.

Кроме того, уставы твердили: «любой приказ командования подлежит беспрекословному исполнению».

Пропаганда постоянно внушала народу, что советская авиация вооружена самыми лучшими в мире самолетами. Они летают выше всех, дальше всех, быстрее всех, их оружие не имеет равного себе, а мастерство советских летчиков пугает потенциальных противников. Но в проклятой реальности все компоненты воздушной мощи СССР выглядели гораздо хуже.

Жизнь или смерть

Как уже сказано выше, то обстоятельство, что конструкции многих самолетов не были доведены до нужной кондиции, привело к значительному росту количества летных происшествий. Они влекли солидный материальный ущерб и гибель летчиков. Так, после появления в ВВС знаменитого самолета МиГ-25 только в 26-й воздушной армии (Белорусский военный округ) были потеряны девять таких самолетов, погибли четыре пилота. На этом же перехватчике погиб в 1969 году командующий авиацией ПВО генерал А.Л. Кадомцев. Не лучше обстояли дела с ним и в других воздушных армиях.

С аварийностью пытались бороться, но в основном административными мерами. В 1965 году появилось на свет совместное Постановление ЦК КПСС и Совета Министров СССР «Об аварийности в авиации Вооруженных Сил СССР», поставившее задачу сокращения аварийности в число приоритетов боевой подготовки. Там же был определен главный критерий безопасности полетов — число летных часов на одно летное происшествие.

Если исходить из этого критерия, то ситуация в советской авиации после принятия данного постановления стала меняться к лучшему семимильными шагами. За период с 1965 по 1988 годы средний налет на одно летное происшествие увеличился с 16 до 27 тысяч часов. Однако количество самих аварий и катастроф осталось примерно на прежнем уровне, экономические же потери выросли в десять раз, так как самолеты становились все дороже!

Командиры различного уровня были озадачены тем, как скрыть аварии и происшествия от вышестоящего командования. Журнал ВВС «Авиация и космонавтика» приводил такой факт: лишь в одной воздушной армии за пять лет скрыли около 20 аварий. И то эти только те аварии, которые позже удалось выявить. Умножьте это число на 17 воздушных армий советских ВВС и цифра получится впечатляющая.

Катастрофы, как правило, старались списать на ошибки пилотов, чтобы ни в коем случае не бросить тень на авиационную промышленность. Иногда дело доходило до абсурда в стиле романов Франца Кафки. Например, 11 февраля 1988 года с аэродрома в Белоруссии поднялся в небо истребитель МиГ-25, пилотируемый капитаном Валерием Эчкенко. Вскоре после взлета отказала радиостанция, а растерявшийся пилот забыл убрать шасси, что привело к повышенному расходу топлива. Летчик вернулся к аэродрому базирования, но за несколько сотен метров до начала ВПП, опасаясь, что топливо закончится, Эчкенко катапультировался на высоте 100 метров, направив самолет на лес.

Машина при падении разрушилась, тогда как для уцелевшего летчика испытания только начались. Комиссия по расследованию обстоятельств катастрофы главным виновником назвала именно его (хотя он за шесть предыдущих месяцев всего шесть раз поднимался в воздух). Уже через восемь дней после происшедшего летчика уволили из армии без пенсии. Спустя несколько месяцев народный суд (как известно, «самый гуманный суд» в мире) постановил взыскать с бывшего пилота 30 тысяч рублей для возмещения материального ущерба ВВС. Учитывая тогдашний размер средней заработной платы советских тружеников, отставному капитану пришлось бы выплачивать долг родной армии в течение 50-и лет.

Абсурдность приговора была настолько очевидна, что отменить его просил даже главнокомандующий ВВС маршал Ефимов, поскольку «сообщение о взыскании с В.П. Эчкенко 30 тысяч рублей в связи с аварией самолета вызвало негативную реакцию со стороны личного состава ВВС и не послужило примером справедливого индивидуального подхода к личности человека. Оно может побудить



«Долетались!» Аварийная посадка сверхзвукового бомбардировщика Ту-22М закончилась повреждением самолета



Советские летчики нередко предпочитали погибнуть, нежели превратиться в «козла отпущения» в случае аварии или катастрофы (причинами которых чаще всего являлись недостатки конструкции)

летчиков и штурманов к невыполнению требований руководящих документов о вынужденном покидании самолета в особых случаях в полете, что повлечет потери личного состава».

Хороша же была авиация, где пилоты предпочитали погибнуть в случае катастрофы, нежели спастись! Ведь в случае смерти летчика его семья могла рассчитывать на пенсию, а останься он жив — попадешь в кабалу на всю оставшуюся жизнь. Зато когда при Хрущеве и при Горбачеве вполне исправные новенькие самолеты сотнями давили бульдозерами либо резали автогенном, ни с кого ущерб не взыскивали. Его просто не считали.

Борьба с аварийностью привела к росту всякого рода запретов и ограничений, к упрощению летных заданий. Летчики совершали простейшие маневры по хорошо изученным маршрутам, абсолютно игнорируя экстремальные режимы. Пагубные последствия перестраховки советские пилоты вскоре испытали в реальном воздушном бою с израильскими летчиками.

Проверка боем

Именно при Брежневе три арабо-израильские войны (шестидневная 1967 года, «война Судного дня» 1973 года и операция «Мир Галилее» 1982 года) наглядно продемонстрировали превосходство западной авиационной техники над советской.

У нас неудачи арабов, как обычно, постарались списать на слабую летную подготовку их пилотов (хотя готовили их советские инструкторы, а многие арабские «асы» учились в СССР) и неумение арабского командования тактически правильно использовать советскую технику.

Персональный пенсионер союзного значения Никита Сергеевич Хрущев, глядевший на все это безобразие со своей подмосковной дачи, высказался более определенно:

«Досаднее всего, что было продемонстрировано отставание советского неядерного оружия. Все знают мощь нашей ракетной техники и ядерного оружия, а вот средства войны, позволяющие вести ее без применения ядерного оружия, оказались не на должном уровне. Доктрина же Макнамары оправдала себя. Видимо, наши силы обычного типа недостаточны, раз мы не смогли обеспечить господство в воздухе. В противном случае арабы сами смогли



Будущие пилоты МиГ-23 больше времени уделяли изучению материальной части и вооружения своих машин на земле, чем полетам на них

бы наносить удары по израильским войскам, и сложилась бы иная картина событий».

Гром прогремел в 1970 году, когда в бой с израильскими асами весьма неудачно для себя вступили советские летчики, о чем долгое в советской литературе вообще не упоминалось. Между тем, реальное боевое столкновение показало, что советская техника и тактика отстали от мирового уровня. Одно дело громить на полигонах учебные цели и по командам с земли сбивать «послушные» самолеты-мишени, радуя взоры престарелых маршалов видом падающих на землю горящих обломков, а совсем другое — встреча в реальном бою с опытным, хорошо оснащенным противником.

Поскольку события эти несколько десятилетий считались «совершенно секретными», рассмотрим их подробнее.

После разгрома в шестидневной войне 1967 года, Советский Союз в кратчайшие сроки помог неудачливому «брату» возродить из пепла военный потенциал Египта. Но воздушные схватки, периодически происходившие над Синайским полуостровом и Суэцким каналом, неизменно заканчивались поражением египетских летчиков. Израильтяне резвились в египетском небе, как у себя дома. Наконец, поздней осенью 1969 года египетский президент, Герой Советского Союза Гамаль Абдель Насер отправился в Москву. Он просил дать не только новые ракеты и самолеты, но также опытных летчиков и ракетчиков, способных противостоять евреям. На своих воинов надежды у него не было.

Брежнев и прочие престарелые члены Политбюро никак не могли отказать в помощи арабам для выполнения столь священной миссии, как примерное наказание мерзопакостных сионистов. Уже в декабре того же года началась подготовка к операции «Кавказ». В январе 1970 года в страну пирамид прибыли две советские части: 135-й истребительный авиаполк (40 истребителей МиГ-21МФ; 60 пилотов; командир — полковник Коротюк) и 35-я отдельная разведывательно-истребительная эскадрилья (30 МиГ-21Р и МиГ-21МФ; 42 летчика; командир — полковник Настенко).



Истребители МиГ-21 долгое время составляли основу самолетного парка фронтовой авиации, несмотря на слабое вооружение и малый радиус действия. Им же предстояло отправиться в Египет



Ночные полеты были для пилотов истребителей МиГ-21 обыденным делом, но воевать днем получалось хуже

Кроме них, в Египет были доставлены три зенитно-ракетные бригады 18-й особой зенитно-ракетной дивизии. Они имели на вооружении последние новинки советской военной техники: зенитно-ракетные комплексы С-125 «Печора», зенитные самоходные артиллерийские установки «Шилка», переносные зенитно-ракетные комплексы «Стрела-2».

Министр обороны СССР маршал Гречко, демонстрируя неустанную заботу партии и правительства о советских людях (особенно тех, что в погонах), по-отечески напутство-

вал летчиков перед отправкой на необъявленную войну: «если вас собьют за Суэцким каналом, и вы попадете в плен — мы вас не знаем, выкарабкивайтесь сами».

Первое время судьба благоволила к советским летчикам, оказавшимся на чужой войне. Согласно их отчетам, 13 апреля 1970 года четверка МиГ-21 майора Завгороднего сбила два «Фантома» израильских ВВС, а 22 июня капитан Сальник над Суэцким заливом сбил штурмовик А-4 «Скайхок», который упал в море.

Но 30 июля случилась катастрофа, которой никто не ожидал. В тот день на перехват израильских штурмовиков «Скайхок» и истребителей-бомбардировщиков «Фантом», обнаруженных наземными РЛС, поднялись два звена истребителей МиГ-21, пилотируемые советскими летчиками. Произошел воздушный бой, результаты которого вызвали шок у советского авиационного командования: израильские летчики выиграли его со счетом 5 : 0.

Пять истребителей МиГ-21 сгорели на египетской земле, погибли четыре опытных пилота. Но еще печальнее было то, что этот бой над Суэцким каналом продемонстрировал полную неготовность советских ВВС к борьбе за господство в воздухе против хорошо подготовленного противника, имеющего современную технику. Летчики не умели вести маневренный воздушный бой (ведь их готовили к выполнению одиночного перехвата по командам с земли), командные пункты не могли тактически правильно организовать действия своей авиации, истребители МиГ-21 обладали ограниченным радиусом действия и слабым вооружением.

Раньше (впрочем, некоторые авторы и сегодня по-прежнему твердят то же самое) все неудачи арабских ВВС у нас списывали на плохую подготовку летчиков, их неумение и нежелание вести воздушный бой. Однако советские летчики, которым довелось летать вместе с арабами, оценивали их уровень подготовки иначе. Обратимся к мнению профессионала высокого класса, известного летчика-испытателя Орлова:

«Начался наш полет с того, что мой Абдель (командир звена сирийских ВВС) сразу после взлета, не успев убрать шасси, плавно потянул на полупетлю. Набрав нормальную

скорость, он перевернул самолет со спины в обычное положение, и мы пошли в пилотажную зону.

Что бы летчик ни делал: виражи на скорости 230—240 км/час, зависание до нулевой скорости, энергичный маневр типа «хай джи ролл» («бочка» с высокой перегрузкой) — все время ощущалась его мгновенная реакция на поведение самолета, движения рулями были точными и координированными, особенно была заметна энергичная и четкая работа ног, почти не применяемая в практике наших строевых, да и не только строевых, летчиков.

Не скажу, что все, выполняемое сирийцем, было мне в диковинку: в испытательных и тренировочных полетах мы делали почти то же самое, но мы-то были испытателями, летчиками особенной квалификации и со специальной подготовкой, а тут обычный военный летчик, несомненно, высокого класса, вытворяет черт знает что!

Грустно мне стало после этого полета и обидно за наших отечественных соколов, зажатых (не продохнуть!) не вполне разумными ограничениями...

Дома мне пришлось докладывать на самых различных уровнях о своих впечатлениях и выводах после этого полета. Как-то на очередном совещании я заметил, что представители главного штаба ВВС несколько иронически улыбаются, слушая мои разглагольствования, и в перерыве спросил, чего веселого они находят в моем сообщении. Последовал приблизительно такой ответ: «Борис Антонович! То, что ты рассказываешь, нам давно известно, наши тамошние военные советники держат нас, как говорится, в курсе. Но ты не представляешь, сколько папах полетит, если наши летчики начнут летать так же!»

Несмотря на печальный опыт ближневосточных войн, в советских ВВС по-прежнему боролись только с аварийностью, упрощая до предела программы подготовки летчиков. Поэтому вполне закономерно, что закончилась полным провалом попытка наглядно доказать арабам превосходство советских пилотов над израильскими летчиками, а советской авиационной техники над американской. Говоря словами одного современного российского политика, «мы хотели как лучше, но получилось как всегда!».

Наконец-то и до высших авиационных начальников дошла мысль, что радиоэлектронная борьба является одним из главных факторов достижения успеха в воздушном бою. Но электроника, имевшаяся на вооружении советской авиации и частей ПВО, абсолютно не отвечала требованиям современной войны.

Наземные комплексы РЭБ имели недостаточную дальность действия (всего 70 км). Попытка использовать самолеты-постановщики помех Ту-16П привела к тому, что вышли из строя советские и египетские РЛС, тогда как израильские радары продолжали работать.

По давней отечественной традиции все материалы о боевых действиях летчиков и зенитчиков в Египте у нас засекретили и надежно спрятали вместо того, чтобы тщательно проанализировать, принять меры по исправлению ситуации.

Партийные чиновники, маршалы, многозвездные генералы предпочли сделать вид, что все в порядке, что менять ничего не надо. Только в программу подготовки летчиков-истребителей внесли небольшие изменения, сохранив неприкосновенной систему в целом.

Опасаясь нового конфуза, советское руководство больше не предлагало арабским братьям свою прямую помощь в борьбе с сионизмом. Советские самолеты, пилотируемые советскими пилотами, еще летали в небе Египта, но теперь это были разведчики МиГ-25Р. Максимальная скорость, превышавшая 3000 км/час, позволяла им безнаказанно производить фотографическую и радиотехническую разведку объектов израильской армии.

Потребность в подобной информации у египтян была очень велика. В строжайшей тайне они готовили мощную наступательную операцию против Израиля, требовалось иметь как можно больше сведений об укреплениях противника на восточном берегу Суэцкого канала и на Синайском перешейке.

Эйфория в связи с неуязвимостью разведчиков для израильских истребителей породила в чьей-то буйной голове безумный план нанесения бомбовых ударов по Тель-Авиву и другим объектам, благо, что оборудование МиГ-25РБ позволяло это сделать. К счастью, у кремлев-



«Воздушный шпион» — самолет-разведчик МиГ-25Р — в 1971 году интенсивно осваивал небо Ближнего Востока



Египетская командировка советских летчиков завершилась катастрофой — воздушный бой был проигран израильтянам со счетом 0 : 5

ских вождей все же хватило благоразумия отказаться от подобной затеи*.

Подвижки в совершенствовании тактики советских ВВС начались лишь после очередного разгрома сирийской авиации в небе Ливана летом 1982 года. Тогда весь мир в очередной раз убедился, что советская авиационная техника, ракетное вооружение, средства радиоэлектронной борьбы значительно уступают западным образцам. Только теперь советское военно-политическое руководство засуетилось как на пожаре.

На помощь сирийцам спешно отправили советские зенитно-ракетные полки, все новинки из арсенала ВВС. Поражение в небе, как у нас это принято, решили компенсировать победами на бумаге. Советская печать сообщала фантастические цифры потерь израильской авиации. Особенно старался главный военный советник в Сирии, генерал-полковник Г. Яшкин. Надо же было ему как-то оправдываться за проигранную кампанию. Например, в мемуарах генерала можно прочесть о том, как доблестные сирийские пилоты в 1983 году на истребителях МиГ-23МЛД

* Кстати говоря, тогда же возник и даже начал отработываться на практике еще один безумный план. Согласно ему, секретное подразделение ГРУ должно было высадиться в пустыне Негев, чтобы установить малогабаритные радиомаяки в районе подземного израильского ядерного центра Димона. Ориентируясь по этим маякам, самолеты-ракетоносцы нанесли бы удар крылатыми ракетами, снаряженными зарядами ВВ большой мощности. Несколько десятков таких ракет проникли бы в землю на разную глубину и взорвались бы с разными временными интервалами (в доли секунды). Тем самым они спровоцировали бы в этом месте искусственное землетрясение большой силы. Благодаря подвижкам почвы, подземные сооружения получили бы серьезные повреждения. Главное то, что рухнули бы все 500 или 600 работающих под землей газовых центрифуг. Произошло бы радиоактивное заражение всей территории Израиля такой силы, что Чернобыль по сравнению с ним — это детская игра. Видимо, кремлевских старцев-маразматиков остановило лишь то, что радиоактивные облака накрыли бы также и сопредельные арабские страны. — *Прим. ред.*



«Фантастические» успехи истребителей МиГ-23 в ливанском небе не были подтверждены ни одним независимым источником

сбили три F-15 и один F-4 ВВС Израиля, не потеряв ни одной машины. Потрясающий результат! Правда, не подтвержденный ни одним независимым источником.

Общие же потери сторон в конфликте Яшкин оценил следующим образом: Сирия — 47 самолетов сбиты в воздушных боях, 20 — огнем наземных средств ПВО; Израиль — 23 самолета сбиты в воздушных боях, 27 — огнем зенитно-ракетных комплексов. Общий итог 67 : 50 в пользу Израиля. Но западные источники выглядят более убедительно. Они приводят совершенно иные цифры: 10 сбитых израильских самолетов против 83 сирийских.

Новый фронт

Впрочем, проблемы возникли не только с оружием и боевой подготовкой, увеличилось число врагов. В результате мудрой и миролюбивой «ленинской внешней политики» у Советского Союза появился еще один вероятный противник — Китая, где в те годы бушевала «великая пролетарская культурная революция». Споры между Москвой и Пекином о том, кто истинный марксист, а кто ревизионист, постепенно перерастал в вооруженное противостояние. Оно грозило вылиться в полномасштабную войну, обстановка на советско-китайской границе накалялась с каждым днем.

Как всегда, подобное развитие событий застало советское военно-политическое руководство врасплох. Между

тем, с середины 50-х годов шло постоянное сокращение советских войск, дислоцированных в Забайкалье и на Дальнем Востоке. Из Порт-Артура в спешном порядке ушла 39-я армия, были расформированы многие авиационные и общевойсковые соединения, в том числе 45-я воздушная армия Забайкальского военного округа. Когда на советско-китайской границе начались вооруженные столкновения, выяснилось, что противопоставить китайцам практически нечего.

Установив сей печальный факт, руководство министерства обороны и генерального штаба принялось лихорадочно наращивать силы во взрывоопасном регионе. С запада в Забайкалье и далес на восток, а также в «братскую» Монголию двинулись сотни эшелонов с боевой техникой и военнослужащими. Перебрасывались целые дивизии, не говоря уже об отдельных частях. Словно перелетные птицы потянулись в ту сторону и авиационные полки.

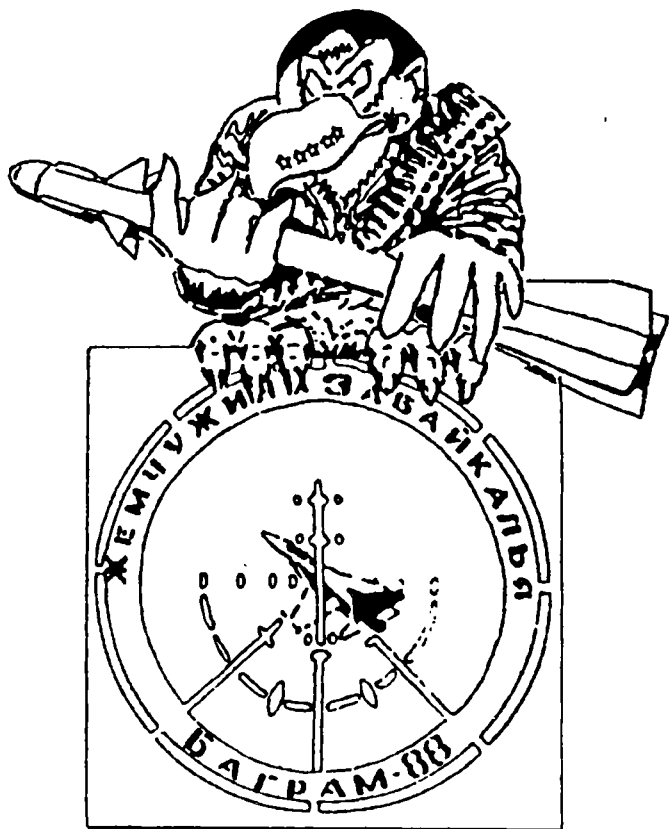
В короткий срок буквально из ничего в Забайкальском военном округе была сформирована новая 23-я воздушная армия, имевшая весьма оригинальную организацию. В ее составе числились десять бомбардировочных и истребительно-бомбардировочных полков, три разведывательных, но всего один истребительный полк. Подобная структура наглядно выражала основную идею советских генералов относительно будущей войны с китайцами: «лучшая оборона — это наступление». В соответствии с заповедями «непобедимого маршала рабочего класса» Клина Ворошилова, высказанными им еще в 30-е годы, советская армия собиралась громить узкоглазых желтокожих врагов «могучим ударом, малой кровью, на их собственной территории».

Часть сил забайкальской авиационной группировки была выдвинута на передовые рубежи в Монголию. Дислоцированные в Чойбалсане, Налайхе и других авиабазах авиационные полки были объединены в 44-й смешанный авиационный корпус (в него входила и 246-я истребительная авиадивизия). Кроме того, в непосредственной близости от китайской границы, в районе весьма популярного в Советской Армии города Борзя, располагались полки 34-й авиадивизии истребителей-бомбардировщиков, предназ-

наченные для оказания авиационной поддержки 36-й общевойсковой армии.

От Читы до Владивостока, вдоль Транссибирской железнодорожной магистрали, строились и модернизировались многочисленные военные аэродромы, на которые с запада тут же перебрасывались вновь формируемые части.

Наиболее известный забайкальский авиаполк, который в 1989 году последним уходил из Афганистана — 120-й ис-



Жизнерадостная эмблема 120-го истребительного авиаполка, родившаяся в Афганистане, стала возрождением фронтовых традиций советских летчиков, о которых много говорили, а на деле — предали забвению

требительный, базировался на аэродроме Домна, в тридцати километрах от Читы. Он формировался на основании директивы главного штаба ВВС № 411432 от 9 июня 1969 года на аэродроме Осовцы в далекой Белоруссии. Но вскоре ему пришлось сменить белорусские болота на забайкальские степи. В Домне истребители МиГ-21 120-го ИАП появились в июне 1971 года.

Аэродром Домна существовал давно. Еще до войны здесь дислоцировался 38-й бомбардировочный авиаполк ВВС Забайкальского фронта.

В период противостояния с Китаем, в конце 70-х годов, к истребителям 120-го полка добавились фронтовые бомбардировщики Су-24 733-го бомбардировочного авиаполка 23-й воздушной армии (раньше этот полк имел на вооружении бомбардировщики Ил-28). Неподалеку от границы с Китаем разместились еще несколько полков, получившие в дальнейшем на вооружение самолеты Су-24: 2-й гвардейский Оршанский Краснознаменный — на аэродроме Джиды (в окрестностях Кяхты), 21-й Витебский Краснознаменный — на аэродроме Бада.

С учетом высокой вероятности, в случае вооруженного конфликта, налетов хотя и устаревшей, но многочисленной китайской авиации, была значительно усилена противоздушная оборона аэродромов. Устаревшая и малоэффективная зенитная артиллерия уступила место ракетам. Из той же Белоруссии в Домну спешно перебросили 273-ю зенитно-ракетную бригаду, вооруженную комплексом средней дальности «Круг». Ее солдатам и офицерам пришлось провести первую забайкальскую зиму в палатках, поскольку новое место дислокации поначалу представляло чистое поле (те, кто служил в Забайкалье или бывал там зимой, тот представляет себе, что это такое). Только через несколько лет был построен военный городок с казармами, с жилыми домами для офицеров и их семей.

Воздушные стражи границ

Поступление в 60—70-е годы на вооружение истребительной авиации ПВО почти одновременно нескольких новых типов истребителей-перехватчиков позволило за ко-



Полки фронтовых бомбардировщиков Су-24 на границе Китая служили весомым аргументом в многолетнем советско-китайском противостоянии

роткое время эшелонировать всю систему противовоздушной обороны страны. Передовой авиационный эшелон составили базировавшиеся на передовых аэродромах дальние истребители-перехватчики Ту-128. Рубеж их перехвата находился в 1100 км от границ СССР. Первый эшелон образовали силы и средства ПВО приграничных районов (истребители-перехватчики Су-9, Су-11, Су-15, МиГ-19, МиГ-21, МиГ-23, МиГ-25, зенитно-ракетные комплексы). Второй эшелон был представлен силами и средствами ПВО внутренних округов.

Авиационный парк полков войск ПВО постоянно обновлялся, на вооружение один за другим принимались авиационно-ракетные комплексы перехвата, появились даже первые самолеты дальнего радиолокационного обнаружения Ту-126 с радиолокационным комплексом «Лиана», имевшие, правда, весьма ограниченные возможности, особенно по обнаружению низколетящих самолетов.

Изданный в 1968 году исторический очерк «Войска противовоздушной обороны страны» торжественно рапортовал:

«Отличительными особенностями современной истребительной авиации нашей страны являются сверхзвуковые скорости полета и мощное ракетное вооружение. На ее во-

оружии имеются сверхзвуковые ракетноносные истребители-перехватчики, предназначенные для перехвата самолетов и крылатых ракет в широком диапазоне высот полета, в том числе истребители-перехватчики дальнего действия. Наличие истребителей-перехватчиков дальнего действия, способных осуществить перехват целей в любых метеоусловиях, днем и ночью, особенно ценно, так как создает благоприятные возможности для уничтожения самолетов-носителей крылатых ракет класса «воздух-земля» до рубежа пуска этих ракет».

По утверждению авторов этого лживого сочинения, не менее замечательно обстояли дела в ракетной сфере:

«В результате особой заботы партии и правительства о защите нашей Родины, на основе крупных достижений в области радиоэлектроники и ракетной техники с начала 50-х годов быстро стало развиваться новое мощное средство противовоздушной обороны — зенитные управляемые ракеты... В состав зенитных ракетных войск ПВО страны входят части, вооруженные боевыми зенитными ракетными комплексами различного назначения...они являются весьма перспективным родом войск ПВО страны, в наибольшей степени отвечающим требованиям, предъявляемым к современной противовоздушной обороне, и во взаимодействии с маневренной ракетноносной истребительной авиацией способны обеспечить непреодолимую противовоздушную оборону страны».

Пропаганда неустанно внушала гражданам СССР, что воздушные границы Страны Советов неприкосновенны, и любой, кто их нарушит, будет уничтожен. Сбитый в 1960 году самолет Пауэрса превратился в хрестоматийный пример мощи советской ПВО и неприкосновенности советских границ.

В действительности дело обстояло гораздо печальнее. Но о реальной ситуации в деле охраны воздушного пространства СССР знал лишь ограниченный круг лиц из числа высшего военно-политического руководства, тщательно оберегавших «военную тайну» от своего народа.

Например, командующий 12-й отдельной армией ПВО генерал Ю. Вотинцев в 1967 году докладывал секретарю ЦК КПСС по оборонным вопросам Д.Ф. Устинову (1908—



Девять самолетов дальнего радиолокационного обнаружения Ту-126 из-за несовершенного радиоэлектронного оборудования имели низкую эффективность и были быстро сняты с вооружения

1984) о состоянии подчиненных ему войск ПВО совсем не-радостные вещи:

«Зенитный ракетный комплекс С-75 не способен поражать самолеты и крылатые ракеты на малых и предельно малых высотах и требует существенной доработки. Усиление зенитно-ракетных группировок маловысотным комплексом С-125 потребовало бы больших дополнительных затрат.

Современные (для тех лет — *Авт.*) истребители-перехватчики Су-9 и не принятые на вооружение, но серийно выпускаемые самолеты Як-28П имеют крайне низкую надежность двигателей, бустерной системы и радиолокационных прицелов. Это привело к росту аварийности и неоправданной гибели летчиков.

Авиационные ракеты класса «воздух-воздух» РС-2УС имеют эффективность поражения всего 0,6—0,7.

У станций радиотехнических войск низкая помехозащищенность, что вызывает необходимость иметь РЛС различного диапазона. Из-за этого приходится увеличивать количество станций в каждой группировке и расходовать их ресурс».

Такова была правда. Но она скрывалась от рядовых советских граждан под грифом «совершенно секретно».

Из Вьетнама, где с 1964 года шла ожесточенная война с «американскими империалистами и их южновьетнамскими марионетками», тоже приходили грустные известия. Замечательно смотревшийся на парадах зенитно-ракетный комплекс С-75 в джунглях Вьетнама с каждым годом терял эффективность. Если в 1965 году на один сбитый американский самолет приходились 1—2 ракеты, то уже через год расход ракет увеличился в два раза. В 1967 году ситуация еще более обострилась: после пуска большинство зенитных ракет не подчинялись управлению и падали на землю, настолько эффективно работали системы радиоэлектронного противодействия американских ВВС.

Стало ясно, что требуется радикальная модернизация всей системы противовоздушной обороны СССР. Надо было переходить на более совершенные истребители третьего поколения, новые зенитно-ракетные комплексы (они появились только в начале 80-х годов — «Бук», С-300) и радиолокационные станции, ставить на вооружение новые управляемые авиационные ракеты.

Возрождение штурмовиков

Одной из основных задач советской военной авиации продолжала считаться авиационная поддержка сухопутных войск. Для ее решения привлекались полки истребительной и истребительно-бомбардировочной авиации, но их усилий было недостаточно. Хотя содержание этой задачи с времен Второй мировой войны значительно изменилось, все же основной принцип действий истребителей-бомбардировщиков по наземным целям остался штурмовым. Это полет к цели и ее поиск на малых высотах, атака на минимальных дальностях в зоне интенсивного огня наземных средств ПВО.

В этой связи у многих авиационных специалистов возникал вопрос: почему задачи штурмовой авиации решают истребители-бомбардировщики, не приспособленные для этого. В конце 60-х годов не только летчикам, но даже командованию сухопутных войск стало ясно: необходимо иметь на вооружении штурмовики и воссоздать штурмовую авиацию. Опыт локальных войн на Ближнем Востоке

и в Юго-Восточной Азии тоже убедительно доказывал, что наряду с многоцелевыми истребителями-бомбардировщиками целесообразно иметь более дешевые и простые в эксплуатации штурмовики, максимально приспособленные к решению задач непосредственной авиационной поддержки сухопутных войск на поле боя.

Самолеты Су-7Б, Су-17, МиГ-27, состоявшие на вооружении истребительно-бомбардировочной авиации, не соответствовали возросшим требованиям к самолетам, действующим над полем боя. Высокая скорость полета и недостаточная маневренность затрудняли им поиск малоразмерных целей, а слабое бронирование делало легкой добычей зенитных средств и даже стрелкового оружия.

Общевойсковые учения (особенно маневры «Днепр» в 1967 году) наглядно показывали, что даже устаревшие истребители МиГ-17 успешнее, чем скоростные Су-7Б, осуществляют непосредственную авиационную поддержку войск. Их пилоты уверенно находили цели на поле боя и



В отличие от других советских истребителей-бомбардировщиков, МиГ-27 имели бронирование кабины пилота, что повышало его шансы на выживание

при маневрировании не теряли контакт с ними, наносили точные удары. Поэтому в конце 60-х годов идея создания штурмовика нового поколения получила влиятельных сторонников. Ими стали главком сухопутных войск генерал И.Г. Павловский (1909—1999) и главком ВВС маршал П.С. Кутахов. В конце концов эта «сладкая парочка» привлекла на свою сторону министра обороны маршала А.А. Гречко.

Министерство авиационной промышленности не могло устоять против натиска столь влиятельных «товарищей». В 1969 году оно объявило конкурс на лучший проект штурмовика, участие в котором приняли четыре конструкторских бюро. ОКБ Микояна и Яковлева предложили модифицированные варианты уже летающих машин — МиГ-21 и Як-28, а Сухой и Ильюшин представили оригинальные разработки. После рассмотрения всех предложений выбор пал на проект Т-8 конструкторского бюро Павла Сухого.

Значительно позже, уже во время начавшейся в декабре 1979 года афганской войны, на вооружении фронтовой авиации появились первые реактивные штурмовики Су-25, а в ВВС были сформированы штурмовые авиационные полки.

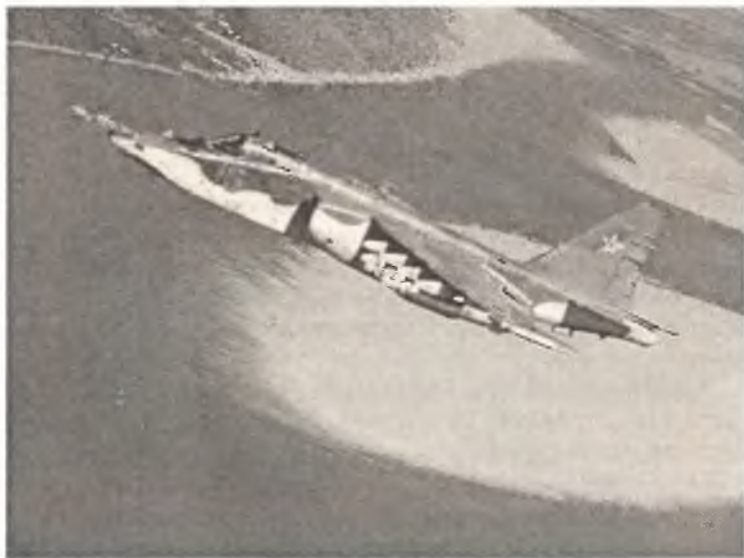
Первым был создан, на основании директивы главного штаба ВВС от 29 февраля 1980 года, 80-й штурмовой авиаполк в Закавказском военном округе, на аэродроме Ситал-Чай, неподалеку от Баку.

В качестве примера того, как происходило возрождение штурмовой авиации второго формирования, познакомимся с историей 206-го отдельного штурмового авиаполка. В декабре 1984 года новый министр обороны СССР маршал С.Л. Соколов (1911 г.р.), только что сменивший на этом посту скончавшегося Д.Ф. Устинова, издал директиву об его формировании на аэродроме Пружаны-Западные Белорусского военного округа.

Командиром новой части назначили подполковника Николая Азарова. Спустя год, 4 ноября 1985 г., на аэродроме приземлились первые самолеты, предназначенные для полка. Это были шесть учебных самолетов чешского производства L-39 «Альбатрос» и пять штурмовиков Су-25. По штату, штурмовому авиаполку полагалось иметь 40 бо-



Более 20 лет понадобилось советскому военному руководству для осознания простой истины — для действий над полем боя больше подходят хорошо защищенные штурмовики



Появление в боевом составе советских ВВС штурмовика Су-26 ознаменовало собой возрождение штурмовой авиации, упраздненной при Хрущеве

евых и шесть учебно-боевых машин, а также 436 человек личного состава. Через месяц, к 1 декабря того же года, формирование части завершилось. Наконец, 1 июля 1988 года полку вручили боевое знамя.

Вскоре летчики-штурмовики прошли боевую практику в Афганистане. 29 сентября 1988 года, под занавес затянувшейся войны, управление полка и две эскадрильи вылетели в Чирчик, где прошли короткую спецподготовку. В конце октября они перелетели на авиабазу Баграм. Там эти эскадрильи вошли в состав 378-го штурмового авиаполка и приступили к боевой работе. До 15 февраля 1989 года они выполнили 4157 боевых вылетов, потеряв одного пилота (старшего лейтенанта Б. Гордиенко), сбитого в районе Кабула.

Из Афганистана 378-й штурмовой авиаполк был выведен на аэродром Поставаы (Белоруссия), откуда часть личного состава вернулась в родной 206-й полк в Пружаны. Похожую биографию имели другие штурмовые полки. Все они сформированы в 80-е годы, практически все летчики прошли Афганистан, где приобрели солидный боевой опыт.

Воздушная кавалерия

Одновременно с возрождением штурмовой авиации, в полосу больших перемен вступила войсковая авиация. С 1964 года она организационно входила в состав ВВС. Но после бурного роста конца 60-х годов она в 1970 году вновь сменила наименование, превратившись в армейскую авиацию.

Основными ее машинами долгое время являлись вертолеты Ми-2 и Ми-4. Эти вертолеты использовались главным образом для связи и разведки, переброски грузов и личного состава, хотя предпринимались попытки оснастить их вооружением. Так, на ряде Ми-4 появились пусковые установки противотанковых управляемых ракет «Фаланга» и пилоны для подвески авиабомб, но подобные машины не получили широкого распространения.

Положение стало меняться в конце 60-х годов, когда войны во Вьетнаме и на Ближнем Востоке показали, что

вертолеты могут стать грозным средством борьбы с танками и значительно повысить мобильность сухопутных войск. В «рабочую лошадку» американской армии превратился многоцелевой вертолет «Ирокез», а многочисленные сгоревшие танки Вьетконга наглядно демонстрировали возможности ударного вертолета AH-1 «Кобра».

Эти машины приглянулись многим советским генералам, которые тоже захотели обзавестись собственной «летающей боевой машиной пехоты»: хорошо вооруженным и защищенным транспортно-боевым вертолетом, способным перевозить стрелковое отделение и поддерживать его огнем. Но были у «летающей БМП» и влиятельные противники: министр обороны СССР (в 1957—67 гг.) маршал Р.Я. Малиновский, а также начальник главного политуправления Советской Армии, генерал армии А.А. Епишев (1908—1985). Они предпочитали традиционные средства ведения войны, вроде танков и самоходных орудий.

Пришедший на смену Малиновскому новый министр обороны Гречко более благосклонно отнесся к идее создания «воздушной кавалерии» в Советской Армии. В результате смены власти в июне 1968 года появилось Постановление ЦК КПСС и Совета Министров о разработке боевого вертолета, вскоре получившего обозначение Ми-24.



Вьетнамская война убедила советских маршалов в необходимости иметь «летающие боевые машины пехоты» — БМП сухопутных войск было явно недостаточно

Возрастающее с каждым годом значение боевых вертолетов в вооруженной борьбе особенно ярко продемонстрировала вьетнамская война, ставшая по сути дела войной вертолетов. Тем временем в СССР появились новые транспортные и транспортно-боевые вертолеты Ми-8 и Ми-24. Все это, вместе взятое, заставило советское руководство взяться за формирование отдельных боевых и транспортно-боевых вертолетных полков во всех округах и группах войск.

Наибольшее их количество было сосредоточено на передовом рубеже социалистического лагеря, в ГСВГ (группа советских войск в Германии). К концу 80-х годов там дислоцировались десять вертолетных полков и несколько отдельных эскадрилий армейской авиации.

Появление большого числа вертолетных частей позволило создать десантно-штурмовые войска, предназначенные для действий в интересах танковых и общевойсковых армий сухопутных войск.

В 1968 году в Закавказском, Забайкальском и Дальневосточном округах были сформированы первые три воздушно-штурмовые бригады. Каждой из них придали два вертолетных полка: боевой (40 вертолетов Ми-8 и 20 Ми-24) и транспортно-боевой (40 Ми-8 и 20 Ми-6) — предназначенные для транспортировки и огневой поддержки действий десантников (или штурмовиков, ведь десантники служили в ВДВ). Затем такие бригады и полки появились и в других округах (кроме внутренних).

Вскоре воздушно-штурмовые бригады стали именоваться десантно-штурмовыми, но в конце 80-х годов их снова переименовали, на этот раз в отдельные воздушно-десантные бригады, передав заодно из состава сухопутных войск в воздушно-десантные. Итак, это были: 11-я дшб (Забайкальский ВО); 21-я дшб (Закавказский ВО); 23-я дшб (Киевский ВО); 35-я дшб (ГСВГ); 36-я дшб (Ленинградский ВО); 37-я дшб (Прибалтийский ВО); 38-я гвардейская Венская Краснознаменная дшб (Белорусский ВО); 40-я дшб (Одесский ВО); 56-я дшб (Туркестанский ВО); 83-я дшб (Дальневосточный ВО).

Высаживаясь с вертолетов в тылу противника, десантники-штурмовики должны были помогать действиям удар-



«Воздушная кавалерия» Советской Армии — десантно-штурмовые бригады на вертолетах



Основной «рабочей лошадкой» армейской авиации были и остаются транспортно-боевые вертолеты

ных группировок танковых и механизированных войск: уничтожать командные пункты и узлы связи, средства доставки ядерного оружия, захватывать мосты и другие важные объекты, заставляя противника сражаться на два фронта. Советским стратегам пришлось по душе тактика американских аэромобильных войск (которые послужили образцом при создании десантно-штурмовых бригад), использовавших во Вьетнаме такие виды маневров, как «молот и наковальня», «окружение», «кольцо», «двойной скачок» и другие.

Американская военная теория и практика (хотя пропаганда ежедневно осуждала и проклинала ее) прямо влияла на развитие советской военной системы. Десантно-штурмовые войска неплохо прижились на отечественной почве.

Вертолетные полки организационно вошли в состав общевойсковых и танковых армий, отдельные вертолетные эскадрильи появились в дивизиях и корпусах.

Большие реформы

В конце 70-х годов руководство генерального штаба серьезно задумалось о совершенствовании структуры вооруженных сил и системы управления ими. Объективно сравнив соответствующую инфраструктуру Организации Варшавского Договора и НАТО, советские генералы и маршалы пришли к неутешительным для себя выводам.

«Руководство блока НАТО в области управления войсками к тому времени добилось определенных преимуществ и имело работоспособную систему управления как на мирное, так и на военное время. Советские вооруженные силы в этой области значительно уступали НАТО (по времени более чем на 30 лет, организационно и по технической оснащенности — безнадежно». Значительно позже описываемых событий такое мнение высказал на страницах «Военно-исторического журнала» генерал-полковник М.Н. Терещенко, бывший первый заместитель начальника штаба Объединенных вооруженных сил ОВД. Сказки о готовности вооруженных сил СССР к военному конфликту любого масштаба годились только для пропаганды, воен-

ным же приходилось думать о возможных последствиях такого отставания. Требовались срочные меры.

Главным идеологом реформ в армии стал начальник генерального штаба (в 1977—84 гг.) маршал Н.В. Огарков, сумевший убедить престарелое советское руководство в необходимости таких. Планы Огаркова были масштабными: 1) главное командование сухопутных войск преобразовать в управление главнокомандующего резервов с подчинением ему также гражданской обороны и военных комиссариатов; 2) создать стратегическое руководство промежуточного уровня — главные командования направлений; 3) сформировать отдельные корпуса (бригадного состава) в качестве оперативных маневренных групп; 4) создать в военных округах собственные военно-воздушные силы с одновременной ликвидацией воздушных армий; 5) подчинить части войск ПВО страны командующим военными округами.

Хотя стратегические силы — межконтинентальные баллистические ракеты, баллистические ракеты подводных лодок, стратегические бомбардировщики с крылатыми ракетами — продолжали считаться основным фактором сдерживания «вероятного противника», обычные вооружения, разработанные с использованием новейших технологий, тоже стали рассматриваться как важный фактор, определяющий исход будущей войны.

Таким образом, перестройка намечалась серьезная. Многие из задуманного маршалу Огаркову удалось претворить в жизнь, но общий итог его реформ был отрицательный. После очередной смены советского руководства во второй половине 80-х годов все вернулось на круги своя. Мы не станем углубляться в вопросы военного строительства в СССР, сосредоточим внимание на военной авиации.

5 января 1980 года появился на свет приказ министра обороны СССР маршала Д.Ф. Устинова, в соответствии с которым ликвидировались все воздушные армии фронтовой авиации, а на их основе создавались военно-воздушные силы военных округов с непосредственным подчинением командующим последних. Дальняя авиация преобразовывалась в воздушные армии верховного главнокомандования стратегического назначения.

Кроме них, создавались две воздушные армии верховного главнокомандования оперативного назначения, в дальнейшем подчиненные главнокомандованиям направлений. Ими стали 4-я воздушная армия (Польша, Легница), подчиненная главнокомандованию Западного направления и 24-я воздушная армия (Украина, Винница), подчиненная главнокомандованию Юго-Западного направления.

Военно-воздушные силы военных округов подразделялись на два комплекта — фронтовой и армейский, подчиненные командующим общевойсковыми и танковыми армиями.

Армейский комплект составляли отдельные вертолетные полки и эскадрильи, имевшие на вооружении вертолеты Ми-8 и Ми-24, которые формировались во все возрастающих количествах. В первую очередь они направлялись в группы советских войск в Восточной Европе (в ГДР, Польше, Чехословакии, Венгрии). Эти войска находились на «передовой линии», готовые совершить рывок к Ламаншу. Им в первую очередь требовалась авиационная поддержка.

Так, в 1978 году в Бердянске был сформирован 336-й отдельный вертолетный полк, уже через год вошедший в состав 1-й гвардейской танковой армии ГСВГ. К 1991 году в каждой общевойсковой и танковой армии этой группировки имелось по два отдельных вертолетных полка.

В 1-й гвардейской танковой армии — 225-й ОВП (Альтштадт) и 485-й ОВП (Брандис); во 2-й гвардейской танковой армии — 172-й ОВП (Дамм) и 439-й ОВП (Дамм); в 3-й ударной армии — 178-й ОВП (Борстель) и 440-й ОВП (Борстель); в 8-й гвардейской общевойсковой армии — 336-й ОВП (Нора) и 486-й ОВП (Альтес-Лагер); в 20-й гвардейской общевойсковой армии — 337-й ОВП (Мальвинкель) и 487-й ОВП (Преслау).

Вертолетные эскадрильи появились в танковых и мотострелковых дивизиях. Вновь созданные армейские корпуса тоже имели в своем составе вертолетные полки. Например, 276-й ОВП в 5-м гвардейском Рогачевском Краснознаменном корпусе Белорусского военного округа; 373-й в 48-м гвардейском Донском Будапештском Краснознаменном корпусе Забайкальского военного округа и т.д.



Начальник Генерального штаба Вооруженных сил Н. Огарков, пытавшийся покончить с авиационной вольностью.

В результате его реформ были ликвидированы воздушные армии, а летчиков подчинили общевойсковым командирам



Экипажам вертолетов армейской авиации пришлось заняться изучением уставов ВС СССР и строевой подготовкой

Основной целью всех этих мероприятий являлась децентрализация управления фронтовой авиацией. Во многом это напоминало ситуацию 1941 года, когда авиационные дивизии находились в прямом подчинении командующих армиями. Но уже после первых поражений подобная практика была признана тогда ошибочной, и от нее отказались. Авиацию вывели из армейского подчинения. Тем не менее, спустя 40 лет неудачный опыт решили повторить.

У личного состава ВВС подобная перестройка не вызвала ни малейшего энтузиазма. Ведь их передали в подчинение общевойсковым и танковым генералам, не разбившимся в специфике военной авиации. Для них главным было совсем иное: регулярное проведение политзанятий и строевой подготовки («хорош в строю — силен в бою!»), идеальный порядок в казармах, привлечение военнослужащих на хозяйственные работы (например, для строительства личных дач). Авиаторов буквально коробила мысль о подчинении ненавистным «сапогам», но механизм уже был запущен.

Как и следовало ожидать, ничего хорошего из этой затеи не вышло. Добиться четкого взаимодействия между сухопутными войсками и авиацией не удалось, ВВС от реформ Огаркова потеряли больше, чем нашли.

Помимо организационной перестройки, в начале 80-х годов в авиации происходили и другие изменения. Больше внимания стало уделяться наращиванию ударных возможностей ВВС, их способности действовать в конфликтах без применения ядерного оружия. Истребители-бомбардировщики постепенно уступали место фронтовым бомбардировщикам, использование которых для авиационной поддержки сухопутных войск являлось более эффективным, а в дальнейшем штурмовикам.

После поступления на вооружение фронтовых бомбардировщиков Су-24 (они заменяли бомбардировщики Як-28, истребители-бомбардировщики Су-17 и МиГ-27) многие полки и дивизии истребителей-бомбардировщиков стали именоваться бомбардировочными.

Значительно шире распространилось управляемое оружие (ракеты и авиабомбы), позволившее значительно повысить вероятность поражения назначенных целей с пер-



Каждый вертолетный полк имел две эскадрильи боевых «крокодилов» — вертолетов огневой поддержки Ми-24

Маршал, не командовавший даже взводом. Основной заботой министра обороны СССР Д.Ф. Устинова было дать армии как можно больше оружия и военной техники



вой атаки. Стоит однако отметить, что многие советские авиационные командиры отрицательно восприняли его появление.

Командующий 4-й воздушной армией генерал Демьяненко в своих мемуарах приводит следующий факт. Во время показа новой авиационной техники командирам ВВС на аэродроме в подмосковных Люберцах в 1976 году, заместитель начальника инспекции ВВС генерал-полковник М.П. Одинцов на вопрос о том, что он думает по поводу бомбардировщика Су-24, заявил командующему ВВС маршалу П.С. Кутахову:

«Я, товарищ главком, думаю, как воевать на нем. Это же сколько надо иметь подготовленных специалистов, чтобы все это (управляемые ракеты и авиабомбы — *Авт.*) подготовить, подвесить на самолет. А где мы их в войну возьмем?»

Любопытна реакция самого Демьяненко: «Крепкий орешек, Михаил Петрович, - подумал с гордостью за него я, — такого «шапкой не собьешь». Генералам ВВС, видимо, больше подходили старые примитивные машины, главное, чтобы их было как можно больше. Им дают современный самолет, способный уничтожить любую цель с первого удара, а они в ответ — слишком сложно, нам бы что попроще. Тем не менее, управляемое оружие все же поступало в ВВС.

На большинстве аэродромов групп советских войск в Восточной Европе в тот период развернулось массовое строительство железобетонных укрытий для боевых самолетов. Войны на Ближнем Востоке к тому времени показали, что наибольшие потери авиация несет на земле, на своих аэродромах базирования. В результате напряженных усилий на аэродромах стран Восточной Европы и европейской части СССР к концу 80-х годов построили около 2000 железобетонных укрытий.

В ходе многочисленных учений фронтовая авиация постоянно отрабатывала тактику возможных боевых действий на европейском ТВД, особенно маневр силами. Например, в 1984 году на учениях 4-й воздушной армии бомбардировщики Су-24 Черняховской авиадивизии должны были действовать по сложной схеме: взлетев с аэродромов в Калининградской области, нанести бомбовый удар по



Бортное оборудование истребителя-бомбардировщика МиГ-27 позволяло летчику помимо обычных средств поражения использовать управляемые ракеты и авиабомбы



Истребитель МиГ-21 покидает свое железобетонное укрытие перед вылетом на задание

целям на полигоне в ГДР и совершить посадку там же для подготовки к новому вылету. Затем с территории ГДР нанести удар по целям на полигоне в Чехословакии, сесть на аэродромы в Венгрии, а оттуда, отбомбившись на венгерском полигоне, совершить посадку в Польше. Отсюда Су-24 возвращались домой, по пути сбросив бомбы еще и на польском полигоне.

Правда, столь грандиозный замысел не удалось претворить в жизнь. Уже на первом этапе операции, вскоре после пересечения советско-польской границы, потерпел катастрофу бомбардировщик Су-24, что привело к отмене учений.

Заметной тенденцией авиационного строительства первой половины 80-х годов стало наращивание ударных возможностей фронтовой авиации. Парк фронтовых бомбардировщиков постоянно увеличивался, дело дошло до того, что в бомбардировочные начали переформировывать истребительные авиаполки войск ПВО, которые в 1980 г. передали в состав ВВС.

Такую метаморфозу, к примеру, пережил 735-й ИАП, базировавшийся на аэродроме Ханабад. В 1984 г. он превратился в истребительно-бомбардировочный, а вскоре получил новые машины — бомбардировщики Су-24, после чего стал именоваться бомбардировочным авиаполком. Ему даже пришлось участвовать в афганской войне. Радиуса действий Су-24 как раз хватало для бомбардировки целей в Афганистане с родного аэродрома. Другой истребительный авиаполк 12-й армии ПВО — 156-й (аэродром Мары-2) в 1981 г. тоже сдал свои истребители-перехватчики Су-15 и, пересев на истребители-бомбардировщики Су-17, вскоре отправился воевать в Афганистан.

Думаю, читателю будет интересна оценка состояния советских ВВС середины 80-х годов, которую сделали американские эксперты в книге «Soviet Nuclear Weapons»:

«Роль советской бомбардировочной авиации в стратегических операциях заметно меньше роли, отводимой ракетным войскам наземного и морского базирования. В то же время, значение авиации в боевых действиях с использованием обычного оружия и тактических операциях весьма велико.



Дозаправка в воздухе была обычным делом для экипажей стратегических ракетносцев Ту-95МС



Разнообразное вооружение истребителя-бомбардировщика Су-17 должно было обеспечить высокую эффективность его действий на европейском ТВД. Проверить на практике это, к счастью, не удалось

Несмотря на то, что стратегическая авиация никогда не поддерживалась в состоянии высокой боеготовности, бомбардировщики находятся на удаленных друг от друга аэродромах, а их экипажи имеют подготовку, необходимую для выполнения стратегических межконтинентальных вылетов.

Низкий уровень боевой готовности в мирное время, возможно, объясняется тем, что бомбардировочная авиация должна обеспечить возможность нанесения второго удара (после ракетного первого). Тем не менее, предпринимаются меры для повышения уровня готовности бомбардировочной авиации к нанесению стратегического удара. Все большее количество бомбардировщиков Ту-95 получает оружие, позволяющее наносить удары с дальних расстояний.

С середины 1960-х годов значительное внимание уделяется проведению учений на выдвинутых арктических базах и дозаправке в воздухе. На учениях бомбардировщиков Ту-95 отрабатывается поражение морских и наземных целей в северной части Тихого океана, выполняются также разведывательные полеты через Северную Корею в Южно-Китайское море и центральную часть Тихого океана. Бомбардировщики Ту-95, базирующиеся в Долоне выполняют тренировочные полеты в направлении североамериканского побережья, в частности, к Аляске.

Количество истребителей и истребителей-бомбардировщиков, предназначенных исключительно для применения ядерного оружия, весьма ограничено — большая часть нестратегической авиации предназначена для решения обычных задач. Основными факторами, сдерживающими увеличение количества самолетов, доставляющих ядерное оружие, является недостаток персонала, обученного и аттестованного для выполнения задач с применением ядерного оружия и недостаток хранилищ ядерных бомб на авиабазах.

По неофициальным оценкам, для решения боевых задач с применением ядерного оружия на Западном театре военных действий может быть привлечено только около 7 процентов летного состава истребительной и истребительно-бомбардировочной авиации и около 25—30 процентов

в бомбардировочной авиации. Министерство обороны США предполагает, что около 30 процентов из 4000 советских истребителей, способных нести ядерное оружие, предназначены для его доставки».

По примеру и подобию советских ВВС была организована боевая авиация стран-участниц Организации Варшавского Договора (техника тоже была советской). Стандартную фронтовую воздушную армию представляли собой, например, польские ВВС: две истребительные и одна истребительно-бомбардировочная авиадивизии, отдельные разведывательные и транспортные полки. В случае начала войны на европейском театре военных действий они должны были обеспечивать боевые действия Прибрежного фронта, создаваемого на основе вооруженных сил Польши и включающего в свой состав одну бронетанковую и две общевойсковые армии.

На закате брежневской эпохи, когда у руля уже стоял смертельно больной Юрий Ю.В. Андропов (1914—1984), советскую дальнюю авиацию ждало серьезное испытание. Но обо всем по порядку.

Случилось так, что постоянно заявляя о своем стремлении к миру и разоружению, Страна Советов ни на минуту не забывала о совершенствовании своего меча. В частности, в 1977 году в обстановке строжайшей секретности началось развертывание уникального мобильного грунтового



*Польские ВВС тоже готовились вступить
в бой с империализмом*

ракетного комплекса «Пионер», больше известного под псевдонимом «СС-20».

Ряды «пионерской организации» росли быстрыми темпами, что вызвало серьезную озабоченность в странах НАТО, ведь новые ракеты (каждая из которых несла три ядерные боеголовки) были нацелены на них. Стараясь найти противоядие от новой угрозы, американцы объявили о размещении в Европе своих ракет «Першинг-2» и крылатых (наземного базирования). Теперь пришла очередь беспокоиться кремлевским умникам, ведь полетное время «Першингов» до территории СССР составляло всего 5—10 минут, что практически не оставляло шансов на принятие мер противодействия.

Сначала они решили устроить обмен с американцами: вывели из ГДР сразу тысячу танков в надежде, что американцы откажутся от этих своих планов. Но президент США Рональд Рейган был настроен весьма агрессивно против ненавистной ему «империи зла». Он счел размен «танки на ракеты» невыгодным для себя.

После того, как в Европе в конце 1983 года появились первые американские ракеты, в Кремле решили снова показать, в лучших традициях Н.С. Хрущева, «кузькину мать» мировому империализму. Генерал Ю. Вотинцев позже вспоминал:

«В связи с этим министр обороны Д.Ф. Устинов провел совещание, на которое были приглашены начальник генерального штаба Н.В. Огарков, главнокомандующий вооруженными силами ОВД В.Г. Куликов, главнокомандующий войсками ПВО А.И. Колдунов, главнокомандующий ВМФ С.Г. Горшков, первый заместитель главнокомандующего РВСН Ю.А. Яшин, первый заместитель начальника генерального штаба В.И. Варенников и я.

По ходу совещания ракетчики получили задачу подготовить выдвижение двух ракетных бригад средней дальности на территорию ГДР и Чехословакии. А моряки — увеличить количество ракетных подводных лодок на боевом патрулировании и приблизить их к США».

Не забыли и ВВС. Было решено организовать дежурство в воздухе стратегических бомбардировщиков (с ядерным оружием на борту) в четырех зонах, непосредственно



После размещения американских ракет в Европе бомбардировщики Ту-95 стали нести боевое дежурство в 4-х зонах у берегов Америки

возле берегов США. В последующем были совершены 340 вылетов на такое патрулирование, во время которого экипажам Ту-95 приходилось пересекать Атлантический и Тихий океаны, чуть ли не сутками находиться в воздухе.

А во второй половине 80-х годов авиация Страны Советов вступила в очередную полосу реформ. Началась горбачевская перестройка, истинное «время чудес».

Глава 2. ЛЮДИ

После смены высшего политического руководства СССР в октябре 1964 года, начались большие перемены и в министерстве обороны. Хрущевские кадры постепенно уступали место новой командной волне. В ВВС началась эра полковников — на высшие командные должности пришли командиры полков времен войны. Раньше авиацию возглавляли маршалы военной поры, не имевшие того опыта личного участия в боях, который имелся у нового поколения.

Например, прежний главнокомандующий ВВС, маршал авиации К.А Вершинин начал войну полковником, а за-

вершил ее в звании маршала. Павел Степанович Кутахов (1914—1984), который сменил его в 1969 году (до этого он два года был заместителем главкома) начал войну рядовым летчиком и только к ее концу стал командиром 20-го гвардейского истребительного авиаполка.

В 1950—51 гг. Кутахов командовал 175-й истребительной авиадивизией, затем возглавлял 145-ю истребительную авиадивизию 24-й воздушной армии ГСВГ. После этого два года он был заместителем командира, а в 1953—55 гг. командиром 71-го истребительного авиакорпуса в ГСВГ. Еще шесть лет (1961—67) он командовал 48-й воздушной армией.

Кутахову, который занимал пост главкома дольше всех (15 лет), выпало счастье возглавлять крупнейшие в мире военно-воздушные силы. При нем авиационные полки фронтовой авиации перешли на самолеты третьего поколения, началось внедрение тактического управляемого оружия, а летчиков ждало серьезное испытание войной — в 1979 году началась афганская кампания.

Другой бывший фронтовой летчик-истребитель, Александр Иванович Колдунов (1923—1992), на исходе брежневской эпохи возглавил войска ПВО страны. В первые послевоенные годы он командовал истребительным авиаполком, дивизией. В период хрущевских сокращений Колдунов занимал должность заместителя, затем командующего авиацией Бакинского округа ПВО.

Его карьера круто пошла на взлет с приходом нового министра обороны — маршала А.А. Гречко (1903—1976). В 1968 году Колдунов отправился на Дальний Восток, командовать 11-й отдельной армией ПВО, но уже через два года занял престижную должность командующего Московским округом ПВО. В 1978 году Александр Колдунов стал главнокомандующим войск ПВО страны.

В период его начальствования войска ПВО сбили 1 сентября 1983 года южнокорейский «Боинг-747», пережили очередное реформирование, идеологом которого был начальник генерального штаба маршал Н.В. Огарков, перевооружились на новую технику: зенитно-ракетные комплексы С-300, истребители МиГ-31 и Су-27.

*В 1969— 1984 годы
во главе ВВС стоял
главный маршал авиации
П.С. Кутахов*



Среди авиационных генералов той поры встречалось немало интересных людей. Например, после того как маршал Савицкий стал заместителем главнокомандующего войсками ПВО страны, авиацию ПВО возглавил генерал-лейтенант А.Л. Кадомцев, человек с уникальной для советских авиационных (да и для всех прочих) командиров биографией.

Во-первых, Кадомцев имел инженерное образование, что в те времена среди командного состава являлось большой редкостью. Во-вторых, в его прошлом была одна примечательная история. В 1944 году, будучи офицером инженерно-авиационной службы истребительного авиакорпуса, он угнал истребитель Як-7 и самовольно поднялся на нем в воздух. Покружив над аэродромом, Кадомцев при посадке, не имея летных навыков, разбил машину.

По законам военного времени офицера отдали под трибунал, в соответствии с приговором которого разжалованного инженера (свой поступок он объяснил желанием стать летчиком) отправили в штрафной батальон, кровью смывать позор. Надо заметить, что угонщик еще легко отде-

лался, его вполне могли расстрелять за подобное преступление, ведь был разбит боевой самолет.

Командиром корпуса тогда был Е.Я. Савицкий, который заинтересовался судьбой незадачливого угонщика и добился перевода штрафника в стрелки-радисты на штурмовик Ил-2. Из-за больших потерь их все время не хватало, а шансов погибнуть у такого стрелка было не меньше, чем в штрафбате. В дальнейшем судимость с Кадомцева сняли, вернули ему офицерское звание и прежнюю должность.

Как ни странно, на служебной карьере пребывание в штрафном батальоне практически не сказалось. В послевоенные годы Кадомцев стал летчиком первого класса, дослужился до генеральского звания, занял должность заместителя командующего авиацией Тихоокеанского флота. Оттуда его покровитель, командующий авиацией ПВО Савицкий, забрал к себе заместителем, а затем рекомендовал на свое место.

Но пребывание Кадомцева на этом посту оказалось недолгим. 26 апреля 1969 года во время его полета на новейшем истребителе-перехватчике МиГ-25 произошла авария. У самолета из-за отрыва лопатки турбины загорелся двигатель. Пилот попытался посадить машину, но в результате пожара сгорели тяги рулей управления, неуправляемый МиГ-25 упал на землю и взорвался, Кадомцев погиб.

Один из свидетелей катастрофы, маршал Савицкий, так описывал произошедшее: «Едва Кадомцев набрал высоту и вошел в зону, кабину истребителя заволокло дымом — загорелся левый двигатель. Кадомцев включил тумблер противопожарной системы и, сделав разворот, взял курс обратно на аэродром... Позже комиссия по расследованию причин аварии установила, что принятых мер оказалось недостаточно и загнанное внутрь пламя пережгло в конце концов тяги рулей управления.

Система управления вышла из строя, когда Кадомцев, заходя на посадку, шел уже по прямой. Чтобы дотянуть до полосы, ему не хватило каких-то полутора-двух минут. На подходе к аэродрому предстояло пересечь реку. Рули отказали в тот самый момент, когда под плоскостями истребителя показалась вода. Самолет упал в реку. При падении он

взорвался, причем взрывом машину разнесло на куски».

Генерал Кадомцев стал наиболее высокопоставленным советским летчиком, погибшим в авиационной катастрофе. После этого министерство обороны категорически запретило руководящему составу ВВС и ПВО пилотировать боевые машины.

Глава 3. ТЕХНИКА

Истребители

«Дорогому и любимому» Леониду Ильичу Брежневу от его предшественника — Никиты Сергеевича Хрущева — в авиационной сфере досталось небогатое наследство. Увлечение прежнего вождя ракетами привело к значительному упадку военно-воздушных сил, превратившихся во второстепенный вид вооруженных сил. Страна переживала бенефис ракетных войск. На вооружении, за редким исключе-



На рубеже 60—70-х годов советские ВВС начали осваивать боевые самолеты третьего поколения — МиГ-23, МиГ-25, Су-15, Су-17, Су-24

нием, остались только такие самолеты, которые были способны нести ракеты различного назначения.

В ВВС это были истребители-бомбардировщики Су-7Б, фронтовые истребители МиГ-21, фронтовые бомбардировщики Як-28, дальние бомбардировщики Ту-95; в истребительной авиации ПВО перехватчики МиГ-19, Су-9 и Су-11.

Большинство истребителей не имело пушечного вооружения. Они несли под крыльями всего две управляемые ракеты с весьма ограниченными возможностями по дальности и маневренности. От летчиков требовали забыть о маневренном воздушном бое.

В основе тактики боевого применения лежала ракетная атака вдогонку, без шансов на ее повторение в случае неудачи.

Но жизнь во второй половине 60-х годов все расставила на свои места. Воздушные войны над Вьетнамом и над странами Ближнего Востока убедительно показали, что военные стратеги с обеих сторон океана слишком рано похоронили маневренный воздушный бой. Выяснилось, что не потеряли своего значения такие качества авиационной техники, как маневренность, хорошая управляемость, комбинированное вооружение.

После небольшого затишья первой половины 60-х годов, когда многие авиационные конструкторские бюро вынужденно увлеклись ракетами, на вооружение советских военно-воздушных сил стала поступать новая авиационная техника, разработанная с учетом опыта локальных конфликтов. Это были истребители, истребители-бомбардировщики, фронтовые и дальние бомбардировщики, даже «восставшие из пепла» штурмовики. Годы правления Брежнева стали поистине «золотым веком» для советской авиации (впрочем, для всех других видов вооруженных сил тоже).

Ту-128

Конец пятидесятых годов стал временем массового развертывания зенитно-ракетных комплексов С-75, на которые возлагалась задача охраны воздушного пространства в зоне крупных городов и военных объектов. В то же время в



После того, как израильтяне преподали в небе Египта урок ведения воздушного боя, тактика фронтовой истребительной авиации советских ВВС претерпела изменения — летчики стали учиться вести маневренный воздушный бой

системе советской ПВО оставались довольно значительные прорехи, особенно над Сибирью и Дальним Востоком, где развертывание зенитно-ракетных войск было связано с огромными трудностями. Поэтому войскам ПВО требо-

вался авиационно-ракетный комплекс перехвата с большой дальностью полета, способный контролировать огромные безлюдные районы на севере и востоке.

Решение этой задачи «партия и правительство» доверили КБ Туполева. Требовалось построить дальний барражирующий сверхзвуковой истребитель-перехватчик. В результате появился комплекс Ту-128С-4 следующего состава: истребитель Ту-128 (с бортовой РЛС «Смерч») и четыре специально для него разработанные управляемые ракеты Р-80 с полуактивными радиолокационными и тепловыми головками самонаведения.

Большой радиус действия самолета Ту-128 позволял вынести рубеж перехвата на расстояние до 1500 км, причем он мог барражировать в зоне ожидания в течение трех с половиной часов. Бортовая РЛС имела дальность обнаружения 50 км, благодаря чему экипаж мог самостоятельно перехватывать цели, без наведения с земли. Высокие, по тем временам, летно-технические характеристики ракет давали возможность поражать самолеты, летящие со значительным превышением. Согласно предварительным расчетам, вероятность поражения цели при пуске двух ракет должна была составлять 76—77 %.

Управляемая ракета Р-80 теоретически обеспечивала поражение воздушных целей, летящих со скоростью до 2000 км/час, в диапазоне высот 8—21 км, на дальности от 2 до 25 км. Осколочно-фугасную боевую часть весом 53 кг подрывал радиовзрыватель.

Ту-128 не был рассчитан на ведение маневренного воздушного боя. Коэффициент максимально допустимой эксплуатационной перегрузки имел значение всего лишь 2—2,5, но это от него и не требовалось. Большие дальности обнаружения и сопровождения радиоприцела «Смерч», наличие ракет со значительной дальностью пуска — все это обеспечивало атаку стратегических бомбардировщиков с любых ракурсов.

Максимальная скорость Ту-128 с подвешенными ракетами достигала 1665 км/час, дальность полета составляла 2565 км, при практическом потолке 15600 метров. Учитывая сложные условия эксплуатации и боевого применения перехватчика, КБ Туполева сделало его двухместным. Лет-



Полки истребителей-перехватчиков ПВО Ту-128 затыкали «прорехи» в советской системе ПВО над Заполярьем и Сибирью



Истребители Ту-128, предназначенные для дальнего перехвата американских стратегических бомбардировщиков В-52, были завсегдаями полярного неба

чик пилотировал самолет, осуществлял наведение на цель по командам наземной системы и РЛС «Смерч», выполнял пуск ракет, а штурман-оператор осуществлял самолето-вождение в течение всего полета, поиск цели с помощью РЛС, ее опознавание и захват, поддерживал радиосвязь с землей.

Буквально за месяц до добровольно-принудительного «ухода на пенсию» Хрущева, главнокомандующий ВВС маршал Вершинин подписал акт о завершении государственных испытаний нового комплекса перехвата Ту-128С-4. Через год после этого, Постановлением ЦК КПСС и Совмина СССР № 361-132 от 30 апреля 1965 года, приказом министра обороны № 0040 от 8 июня 1965 года авиационно-ракетный комплекс перехвата Ту-128С-4 был принят на вооружение истребительной авиации войск ПВО. Первые серийные самолеты еще в 1964 году поступили в 148-й Центр боевого применения и переучивания летного состава (аэродром Савастлейка), где прошли войсковые испытания.

Предварительные планы развертывания Ту-128 предусматривалось размещение по периметру советских границ более 20-и полков этих перехватчиков, но в конечном итоге ими вооружили всего лишь 6 авиационных частей (после перехода на Ту-128 из наименования полков убрали слово «истребительный», а сами машины уважительно именовали кораблями). Этими полками стали: в 10-й армии ПВО — 518-й авиаполк (аэродром Талаги); 445-й авиаполк (Саватия-Котлас); 72-й гвардейский Полоцкий авиаполк (Амдерма); в 14-й армии ПВО — 64-й авиаполк (Омск); 350-й авиаполк (Белая, с 1984 года Братск); 356-й авиаполк (Семипалатинск).

Тактика боевого применения Ту-128 предусматривала два основных варианта действий: а) наведение на цель с помощью наземных пунктов наведения или самолетов дальнего радиолокационного обнаружения Ту-126; б) автономный поиск при помощи бортовой РЛС.

Су-15

В самом начале брежневской эпохи на вооружении истребительной авиации ПВО, практически одновременно с

Ту-128, появился истребитель-перехватчик Су-15, проектирование которого тоже началось в конце пятидесятых годов. Эта машина стала логическим развитием двух предыдущих машин Павла Сухого, уже состоявших на вооружении (Су-9 и Су-11), но внешне значительно отличалась от них, что явилось следствием установки на самолете новой радиолокационной станции «Орел-2».

Диаметр антенны РЛС составлял 950 мм, из-за чего ее нельзя было разместить в конусе центрального воздухозаборника (как на Су-9 и Су-11), поэтому на Су-15 появились боковые. В то же время увеличение веса радиоэлектронной аппаратуры потребовало установки более мощных двигателей для сохранения приемлемых летно-технических характеристик. Поэтому вместо одного пришлось поставить два двигателя конструкции С.К. Туманского (1901—1973).

В августе 1963 года начались государственные испытания комплекса перехвата Су-15-98: истребителя Су-15 с радиолокационным прицелом «Орел-Д» и с управляемыми ракетами К-98, имевшими тепловые и радиолокационные головки самонаведения.

Описывая этот самолет в своих мемуарах (появившихся в эпоху перестройки, когда Су-15 уже почти не осталось в полках), маршал Савицкий так и не решился назвать его по имени, старательно оберегая военную тайну:

«Перехватчик этот (?), в отличие от старого (какого?), имел два двигателя, причем воздухозаборники, или входные сопла, хотя и располагались в фюзеляже, но были разнесены в стороны таким образом, что кок, или носовую часть самолета, удалось полностью использовать под антенну. Габариты ее увеличились, а вместе с тем и дальность действия радиолокационной установки. Теоретически это создавало возможность осуществлять перехват на встречных курсах, поймав метку на экране прицела еще до того, как перехватчик и цель опасно сблизятся в воздухе».

Новый истребитель предназначался для перехвата воздушных целей с диапазоном скоростей 500—3000 км/час на высотах от 500 метров до 23 км. Для наведения самолета на цель применялся наземный комплекс автоматизированного наведения «Воздух-1». Перехват цели, прицелива-

ние и наведение ракет с радиолокационной головкой самонаведения осуществлялось с помощью бортовой РЛС. Истребитель Су-15 мог также использовать ракеты Р-8М.

Во втором полугодии 1966 года началось серийное производство Су-15 на Новосибирском заводе имени Чкалова, а с 1967 года они стали поступать в строевые полки, став на долгие годы основным истребителем-перехватчиком войск ПВО.

В начале 70-х годов было решено модернизировать комплекс Су-15-98 с учетом опыта многочисленных локальных войн. После серьезной доработки, решением Совета Министров СССР от 21 января 1975 года на вооружение приняли комплекс перехвата Су-15-98М. У него расширился состав вооружения: теперь кроме ракет Р-98М (либо Р-8М) можно было дополнительно подвешивать две новейшие ракеты ближнего маневренного боя Р-60 и два контейнера УПК-23-250 с 23-мм спаренными пушками ГШ-23. Без пушек, как оказалось, истребителю не обойтись.

Модернизация повысила боевые качества Су-15. Диапазон скоростей и высот перехватываемых целей в задней полусфере увеличился до 500—1600 км/час и 0,5—24 км, а в передней полусфере до 500—2500 км/час и 2—21 км соответственно. Максимальное превышение цели при пуске ракет Р-98М составляло 4 км в передней полусфере и 6 км в задней (для ракет Р-60 допускалось превышение не более 1 км).

Управление перехватом осуществлялось с помощью автоматизированной системы «Воздух-1М». На борт Су-15 с земли поступала информация о дальности до цели, ее пеленге, высоте и скорости полета, а также передавались команды на выполнение различных маневров. Летчик мог выбирать любой из трех режимов полета: автоматический, полуавтоматический или ручного пилотирования.

Основным недостатком этого перехватчика являлось несовершенство бортовой РЛС, неспособной обнаруживать и выделять маловысотные цели на фоне земли. Между тем в это время ударная авиация стран НАТО перешла от стратосферных полетов к тактике прорыва системы ПВО на малых высотах. Так что проблема радиолокатора Су-15 была весьма серьезной, разрешить ее так и не удалось.



Главным противником истребителей-перехватчиков Су-15 оказались пассажирские «Боинги» южнокорейской авиакомпании KAL

Стремление к всеобщей универсальности привело к тому, что пилотов истребительной авиации войск ПВО страны стали обучать применению оружия против наземных целей. Для этого на Су-15 подвешивали две бомбы по 500 кг или четыре по 250 кг, блоки неуправляемых ракет С-5 либо баки с напалмом. Однако отсутствие соответствующего прицельного оборудования весьма затрудняло использование перехватчика в роли истребителя-бомбардировщика. Бомбы самолет нести мог, но в цель они попадали редко.

Су-15 за свою карьеру дважды «засветился» на весь мир. Первый раз — 20 апреля 1978 года, когда перехватчик одного из авиаполков 10-й армии ПВО сбил южнокорейский пассажирский самолет «Боинг-707», вылетевший из Пари-

жа в Анкоридж (штат Аляска), но по ошибке отклонившийся от маршрута к Кольскому полуострову. Корейский пилот сумел посадить поврежденную машину на лед замерзшего озера, поэтому больших жертв удалось избежать: погибли всего два человека из 108 находившихся на борту.

Более громкую, и в то же время печальную славу Су-15 принес сбитый 1 сентября 1983 года вблизи острова Сахалин опять же южнокорейский «Боинг-747». В этот раз он летевший из Анкориджа в Сеул, но по невыясненным до сего времени причинам отклонился от маршрута почти на 500 км. Пилот Су-15 Осипович, выполняя приказ командира 24-й дивизии ПВО Корнукова, сбил «Боинг», что привело к гибели 269 человек.

МиГ-25

Одной из наиболее интересных и сенсационных боевых машин описываемого периода был истребитель-перехватчик МиГ-25, скандальную известность которому принес побег в Японию советского летчика, старшего лейтенанта Беленко, в середине 70-х годов. Однако были у него и другие качества, отличавшие от всех других самолетов.

Концепция сверхскоростного истребителя-перехватчика МиГ-25 формировалась еще в хрущевскую эпоху и полностью отвечала авиационной моде того времени — большая скорость, дальность и высота полета, только ракетное вооружение. По сути дела, он служил летающей платформой для запуска управляемых ракет большой дальности, вести маневренный воздушный бой МиГ-25 не мог по определению. Поэтому основной сферой его применения считался перехват высотных скоростных самолетов вероятного противника, а в дальнейшем еще и разведка (скорость и высота полета делали его неуязвимым для истребителей противника).

Поднявшийся первый раз в воздух 6 марта 1967 года опытный самолет Е-155Р-1 (один из многих псевдонимов МиГ-25) показал на испытаниях неплохие летные данные. На основании их результатов было решено запустить его в серийное производство.



Истребители МиГ-25 не могли вести маневренный воздушный бой — их основным предназначением являлся перехват одиночных самолетов противника по командам с земли



По прожорливости двигателей с самолетом МиГ-25 не мог сравниться ни один другой советский самолет

Максимальная скорость истребителя была фантастической по тем временам — до 3500 км/час, крейсерская — 2500 км/час, но далась она дорогой ценой. Расход топлива составлял 15000 литров в час, что сокращало радиус действия машины. Поэтому позже на самолете появился подвесной топливный бак емкостью 5300 литров, позволивший увеличить дальность полета до 2400 км.

Кроме того, теоретические расчеты в период опытно-конструкторских работ показали, что на таких скоростях полета обшивка нагреется до 300 градусов. Дюралюминий подобную температуру выдержать не может, поэтому самолет решили строить из нержавеющей стали, используя вместо традиционной клепки сварку. Такого в авиации еще не делали. Для снижения массы моноплан МиГ-25 выполнили по несущей схеме бак-конструкция, отказавшись от вставных топливных баков. В то же время применение стали упростило ремонт — любую трещину просто заваривали.

Первым в серийное производство пошел самолет-разведчик для фото и радиотехнической разведки, оснащенный тремя комплектами фотоаппаратуры, станциями СРС-4А и СРС-4Б.

Однако, учитывая высокие летно-технические данные разведчика, командование ВВС вскоре разработало план его применения в качестве высотного бомбардировщика для нанесения бомбовых ударов по целям с заданными географическими координатами. Оборудованный специальной навигационной системой «Пеленг», МиГ-25РБ мог брать на борт до десяти бомб ФАБ-500М-62 и наносить удар из стратосферы.

Во время испытательных полетов бомбы сбрасывал с высоты 20 км, на скорости 2500 км/час. При этом дальность полета авиабомб ФАБ-500Т (не простых, а термостойких, так как в свободном падении они нагревались до 200 градусов) достигала 40 километров, что позволяло атаковать цели, не входя в зону поражения средств ПВО.

В дальнейшем на его базе был создан специализированный самолет для прорыва системы ПВО противника МиГ-25БМ, оснащенный комплексом радиоэлектронной борьбы и четырьмя управляемыми противорадиолокационными ракетами Х-58У. Ракета массой более 600 кг име-



В каждом разведывательном полку ВВС имелась эскадрилья самолетов МиГ-25РБ, способных, кроме ведения разведки, нести авиабомбы



Истребитель-перехватчик МиГ-25 имел на борту радиолокационную станцию «Смерч-А», способную обнаруживать воздушные цели на дальности до 80 км

ла дальность полета до 120 км, она наводилась на излучение вражеских радаров. Основной задачей этого самолета стал прорыв противовоздушной обороны противника путем уничтожения радиолокационных станций обнаружения и наведения. Через «коридоры» в системе ПВО, проделанные ударными самолетами МиГ-25БМ, должны были прорываться к назначенным целям фронтовые истребители-бомбардировщики.

Но наибольшую известность во всем мире все же получил МиГ-25 в варианте истребителя-перехватчика (авиационно-ракетный комплекс перехвата МиГ-25-40). Он развивал максимальную скорость 3200 км/час и поднимался на высоту до 38 км. Дальность его полета составляла 1250 км, с подвесными баком — 2400 км. Высоту 19 км самолет набирал за шесть с половиной минут.

Основой комплекса бортового оборудования перехватчика являлась радиолокационная станция «Смерч-А» (РП-25), имевшая дальность обнаружения воздушных целей до 80 км, а дальность захвата 50 км. Эта РЛС обеспечивала обнаружение целей как автономное, так и по указаниям с земли. Далее в автоматическом режиме выполнялись операции по захвату цели, наведению ракет в зоне пуска, выдаче целеуказаний головкам самонаведения УР.

Основным вооружением МиГ-25П служили четыре тяжелые управляемые ракеты Р-40 с полуактивной радиолокационной (Р-40Р) или с тепловой головкой самонаведения (Р-40Т). Дальность пуска этих ракет была до 30 км по цели типа бомбардировщик. При этом перехватчик имел большие ограничения по допустимой перегрузке (не более 5), что не позволяло ему вести маневренный бой. Полуактивная головка самонаведения ракеты Р-40Р осуществляла захват целей с любого ракурса на дистанции до 30 км, пассивная тепловая ГСН Р-40Т делала это на дистанциях до 10—15 км. Вес боевой части ракеты составлял 38 кг.

После того как американцы недопустимо близко познакомились с МиГ-25П, угнанным в Японию, Совет Министров СССР принял решение о переоборудовании и модернизации всего парка имевшихся в строю перехватчиков. На это промышленности и военным отвели всего



В 1976 году старший лейтенант Беленко угнал сверхсекретный истребитель МиГ-25 в Японию. Этот побег стоил Советскому Союзу несколько миллиардов рублей



Самолеты-разведчики МиГ-25, взлетавшие с аэродрома Вернойхен, вели разведку приграничных районов ФРГ, будучи «глазами» командования ГСВГ

лишь два года. В первую очередь предстояло заменить у всех боевых самолетов систему опознавания «свой-чужой».

Результатом модернизации стали истребители-перехватчики МиГ-25ПД и МиГ-25ПДС, получившие более совершенную РЛС «Сапфир-25» с дальностью обнаружения воздушных целей до 100 км и систему автоматического наведения на цель. В боекомплекте появились высокоманевренные ракеты ближнего боя Р-60 с тепловой головкой самонаведения.

Истребители-перехватчики и разведчики МиГ-25 эксплуатировались во многих полках 1-й, 4-й, 16-й, 23-й, 24-й, 26-й, 76-й воздушных армий ВВС; 2-й, 8-й, 11-й, 19-й армий ПВО;

Перехватчики МиГ-25 одним из первых освоил 61-й истребительный авиационный полк, базировавшийся на аэродроме белорусского города Барановичи. История этого полка началась 1 мая 1951 года, когда он получил боевое знамя. Несмотря на то, что в то время на его вооружении состояли всего шесть истребителей МиГ-15, через два месяца после формирования, полк заступил на боевое дежурство. Через семь лет 61-й авиаполк начал перевооружение на истребители Су-9. В конце хрущевской эпохи летчики полка осваивали небо над Северным Ледовитым океаном: три года полк нес боевое дежурство на ледовом аэродроме в районе Земли Франца-Иосифа, готовясь к перехвату американских разведчиков и бомбардировщиков, идущих со стороны Северного полюса.

В 1968 году в полку, вернувшемуся к тому времени в Барановичи, появились первые МиГ-25, на смену которым с 1984 года начали поступать МиГ-23МЛД. Перед самой кончиной СССР, в 1991 году, 61-й истребительный авиаполк получил на вооружение новейшие истребители Су-27.

МиГ-23

Самой распространенной машиной в советских ВВС и авиации ПВО стали истребители МиГ-23, работа над которым началась в 1961 году. Этот самолет стал ответом на появление машин с изменяемой геометрией крыла на Западе.



Командование ВВС возлагало большие надежды на истребитель МиГ-23, но не всем из них было суждено сбыться

Стоило только американцам заикнуться о работах над истребителем-бомбардировщиком F-111, а французам заняться проектированием «Миража», как советские «партайгеноссе» и генералы дали команду конструкторам: срочно построить боевой самолет с крылом изменяемой геометрии. Чем мы хуже американцев и французов?

Авиаконструкторы привычно ответили «Есть!» и взялись за работу, результатом которой стало появление в конце 60-х годов целого семейства боевых машин различного назначения с крылом изменяемой геометрии — МиГ-23, МиГ-27, Су-17, Су-24.

На конструкцию МиГ-23 сильное влияние оказал всемирно известный американский F-4 «Фантом», вошедший даже в советский песенный фольклор («Мой «Фантом», как пуля быстрый, в небе голубом и чистом, с ревом набирает высоту...»). Этот «американец» стал первым в мире тактическим истребителем, способным вести ракетный бой на средних дистанциях, поэтому новый советский ис-

стребитель тоже должен был получить мощную радиолокационную станцию и ракеты средней дальности, дабы успешно противостоять агрессору.

Опыт боевого применения МиГ-23 и его эксплуатация в частях ВВС показали, что выбор для маневренного фронтового истребителя крыла с изменяемой геометрией нельзя было назвать удачным. Такое крыло имело меньшую жесткость и большую массу, чем обычное, что вело к снижению маневренных характеристик самолета. Но в то время считали, что для фронтовых истребителей гораздо важнее универсальность и высокие взлетно-посадочные характеристики (обеспечивавшие возможность базирования на передовых аэродромах), поэтому маневренностью решили пожертвовать.

После шести лет конструкторских и опытных работ в 1967 году прототип истребителя МиГ-23 поднялся в воздух. Первый серийный МиГ-23С взлетел 21 мая 1969 года. С нормальной взлетной массой 14600 кг он имел дальность полета 1800 км, с подвесным баком 2500 км, максимальная скорость была 2,27 М. Конструкция самолета допускала эксплуатационную перегрузку 7.

Применение новых управляемых ракет средней дальности Р-23 в погоне и на встречных курсах обеспечивала РЛС «Сапфир-23». В ближнем бою могли использоваться ракеты Р-3С и Р-3Р. Ракеты Р-23 обладали высокими для своего времени характеристиками: дальность захвата цели Р-23Р составляла 27 км; Р-23Т — 16 км, причем повышенная чувствительность тепловой головки самонаведения впервые давала возможность атаковать самолеты противника из передней полусферы.

Первые серийные машины поступили в 968-й истребительный Севастопольский Краснознаменный ордена Суворова авиаполк 95-й истребительной авиадивизии 26-й воздушной армии, базировавшийся на аэродроме Рось (Белоруссия). Но сразу после начала их эксплуатации стали проявляться многочисленные «детские болезни». Например, выходили из строя узлы крепления поворотных консолей (из-за чего максимальную перегрузку ограничили до 3,5), неудовлетворительно работало радиоэлектронное

оборудование. Заводские ремонтные бригады неделями жили на аэродроме, доводя до ума своих «питомцев».

Учтя все эти обстоятельства, конструкторское бюро Микояна срочно провело модернизацию МиГ-23С. Машина получила крыло увеличенной площади с вихреобра-



Появление на вооружении истребителей МиГ-23 управляемых ракет средней дальности дало возможность атаковать самолеты противника из передней полусферы



Опытный МиГ-23 — экспонат авиационного музея в Монино

зующим «клыком» на передней кромке, было немного смещено назад хвостовое оперение, увеличен запас топлива. Модернизированный вариант получил наименование МиГ-23, без буквы. Однако таких самолетов построили немного, поскольку в серию вскоре пошла другая модификация, МиГ-23М.

Наиболее совершенной модификацией истребителя МиГ-23 стал МиГ-23МЛД, поступивший на вооружение в начале 80-х годов, оснащенный усовершенствованной РЛС, способной обнаруживать цели на дальности до 85 км и захватывать их на дальности до 60 км. Она могла одновременно сопровождать четыре цели, осуществляя при этом наведение на цели сразу двух ракет. Максимальная эксплуатационная перегрузка возросла до значения 8,5. Специально для авиации ПВО выпускался перехватчик МиГ-23П.

Новый двигатель Р-35Ф-300 с тягой 13100 кгс обеспечивал истребителю максимальную скорость 2500 км/час, радиус действия 960 км, скороподъемность 240 м/сек. Масса боевой нагрузки достигла 4500 кг.

Многие истребительные авиаполки, имевшие на вооружении МиГ-23, прошли афганскую войну. Среди них были 32-й полк (воевал в Афганистане в 1988 г.); 120-й полк (1988—89 гг.); 168-й полк (1987 год); 190-й полк (1986 год); 655-й полк (1985 год); 905-й полк (1984 год); 979-й полк (1986—87 гг.); 982-й полк (1984—85 гг.) и другие.

Истребители – бомбардировщики

Вопреки предварительным расчетам и перспективным планам, МиГ-23 так и не удалось превратить в универсальный многоцелевой самолет, способный перехватывать ударные самолеты противника, вести борьбу за господство в воздухе, оказывать авиационную поддержку наступающим сухопутным войскам. Пришлось создавать его модификации, оптимизированные для решения тех или иных задач.

Поэтому на базе МиГ-23 выросла целая ветвь ударных самолетов, которая в итоге увенчалась истребителем-бомбардировщиком МиГ-27 с крылом изменяемой геометрии.



*Установленное на МиГ-23 крыло с изменяемой геометрией
не оправдало возлагавшихся на него надежд*



*Наиболее совершенной модификацией МиГ-23 стали
истребители МиГ-23МЛД, успевшие повоювать в небе
Ливана и Афганистана*

Первым шагом на этом пути стал истребитель-бомбардировщик МиГ-23Б, поднявшийся в воздух в 1970 году. Он уже во многом отличался от «чистого» истребителя: была демонтирована РЛС; изменилась конфигурация носовой части (что улучшило обзор вперед-вниз); появился лазерный дальномер; был установлен прицельно-навигационный комплекс «Сокол». МиГ-23Б мог брать до 18 бомб по 100 кг либо 8 бомб по 500 кг. При этом у него под фюзеляжем находилась пушечная установка ГШ-23Л.

После выпуска всего 24 машин данного типа, в серию пошел новый вариант — МиГ-23БН, с двигателем Р-29Б-300 (МиГ-23Б использовал АЛ-21Ф3) и модернизированной прицельно-навигационной системой «Сокол-23Н». Для защиты пилота у него появились броневые накладки по бокам кабины, а корневую часть подвижной консоли выполнили с наплывом. Этот самолет брал 6 бомб по 500 кг, либо вместо них подвешивались 4 блока неуправляемых ракет УБ-16-57.

МиГ-27

В 1973 году появился новый вариант истребителя-бомбардировщика МиГ-23М, вскоре получивший наименование МиГ-27. В принципе, он незначительно отличался от предыдущих модификаций. Снова изменилась конструкция носовой части, усилилось бронирование кабины пилота, вместо 23-мм пушки ГШ-23Л появилась более мощная 30-мм шестиствольная ГШ-6-30 (скорострельность 5600 выстр./мин, боекомплект 250 снарядов), но формально он считался новым самолетом.

В середине 70-х годов МиГ-27 стали поступать в полки истребительно-бомбардировочной авиации, базировавшиеся на огромном пространстве от Германии до Приморья. Первыми их получили 722-й авиаполк 76-й воздушной армии (ВА) и 642-й авиаполк 5-й ВА. Такими самолетами были вооружены:

- ★ 3-й полк ИБ (4-я ВА, СГВ);
- ★ 18-й гвардейский Витебский полк ИБ (1-я ВА; Дальневосточный ВО);



МиГ-23 стал родоначальником большого семейства боевых самолетов различного назначения



Шестиствольная 30-мм пушка, установленная на МиГ-27, при стрельбе имела такую отдачу, что обрывала цепи питания, а бортовое оборудование выходило из строя. Поэтому летчики старались обойтись без нее

- ★ 19-й гвардейский полк истребителей-бомбардировщиков (ИБ) — (16-я ВА, ГСВГ);
- ★ 53-й гвардейский полк ИБ (15-я ВА, Прибалтийский ВО);
- ★ 58-й полк ИБ (23-я ВА, Забайкальский ВО);
- ★ 88-й полк ИБ (Киевский ВО);
- ★ 129-й полк ИБ (73-я ВА, САВО);
- ★ 134-й полк ИБ (73-я ВА, САВО);
- ★ 190-й полк ИБ (36-я ВА, ЮГВ);
- ★ 224-й полк ИБ (1-я ВА, Дальневосточный ВО);
- ★ 236-й полк ИБ (131-я смешанная авиадивизия, ЦГВ);
- ★ 266-й полк ИБ (23-я ВА, Забайкальский ВО);
- ★ 296-й полк ИБ (16-я ВА, ГСВГ);
- ★ 300-й полк ИБ (1-я ВА, Дальневосточный ВО);
- ★ 314-й полк ИБ (14-я ВА, Прикарпатский ВО);
- ★ 321-й полк ИБ (15-я ВА, Прибалтийский ВО);
- ★ 372-й полк ИБ (15-я ВА, Прибалтийский ВО);
- ★ 559-й полк ИБ (16-я ВА, ГСВГ);
- ★ 642-й гвардейский полк ИБ (5-я ВА, Одесский ВО);
- ★ 722-й полк ИБ (76-я ВА, Ленинградский ВО);
- ★ 899-й полк ИБ (15-я ВА, Прибалтийский ВО);

Кроме них, МиГ-27 получили несколько авиационных полков учебных центров ВВС.

За десять лет серийного производства был создан ряд модификаций этого истребителя-бомбардировщика: МиГ-27К (оснащенный лазерно-телевизионной системой «Кайра», обеспечивавшей сопровождение цели при маневрах самолета), МиГ-27Д, переоборудованные из МиГ-27 (в удлиненной носовой части вместо прежнего лазерного дальномера «Фон» установили новый «Клен»), МиГ-27М. Всего ВВС СССР к началу 1991 года имели на вооружении 830 истребителей-бомбардировщиков МиГ-27 разных модификаций.

С боевой нагрузкой в одну тонну радиус их действия составлял 800 км, максимальная скорость на высоте 10 км достигала 1800 км/час, у земли — 1350 км/час. Максимальная боевая нагрузка достигала четырех тонн.

Сравнение МиГ-27 с современными ему западными машинами показывает, что он уступал по бронированию



Основным внешним отличием МиГ-27 от МиГ-23 была измененная конфигурация носовой части, придававшая ему «хищное выражение»



Истребители-бомбардировщики Су-17 получили модное в 60-е годы крыло изменяемой геометрии, но имели малый радиус действия

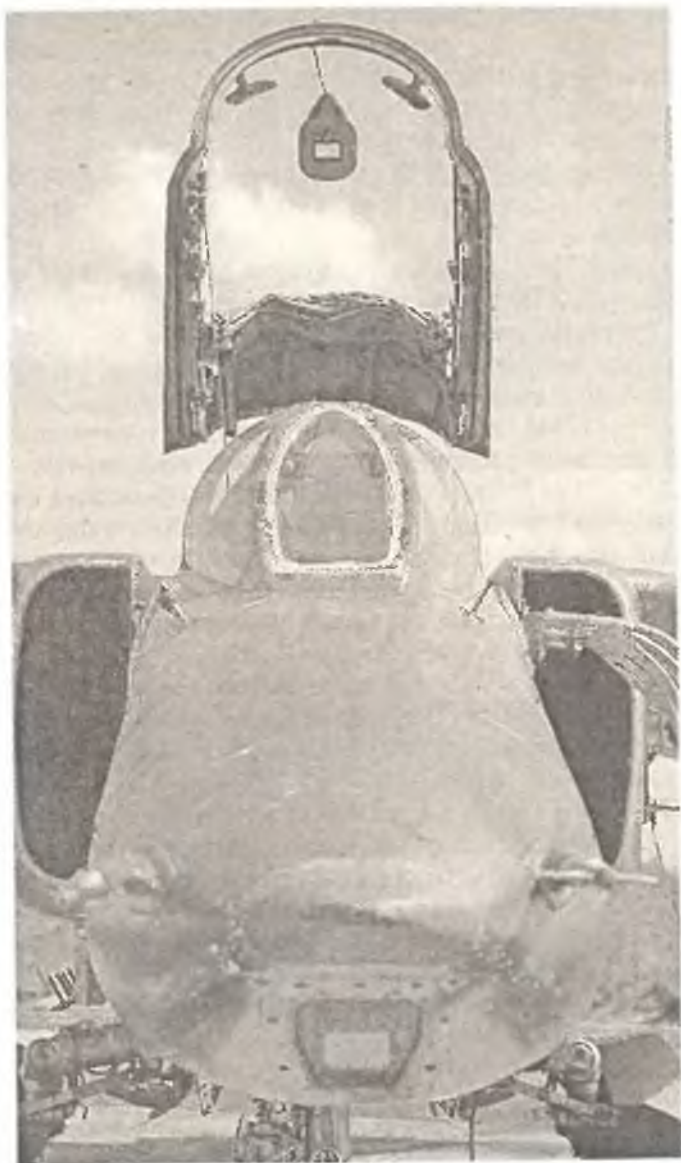
только штурмовикам, но превосходил в этом отношении все другие истребители-бомбардировщики. По мощи пушечного вооружения с ним мог соперничать только американский штурмовик А-10, а вот количество управляемых ракет класса «воздух-земля» на борту МиГ-27 было меньше. Главным же недостатком, свойственным большинству советских самолетов, являлся небольшой радиус действия, ограничивавший возможности боевого применения. Зато достаточно совершенное радиоэлектронное оборудование позволяло использовать управляемые ракеты и бомбы, эффективно действовать против малоразмерных целей в условиях Европейского ТВД.

Эксплуатация истребителей-бомбардировщиков МиГ-27 в полках ВВС показала, что самолетостроителям и оружейникам не удалось добиться гармоничного сочетания их качеств. Так, стрельба из шестиствольной 30-мм пушки выводила из строя электрооборудование и электронику, сминались створки передней стойки шасси, вдребезги разлеталась посадочная фара (поэтому перед вылетами на учебные стрельбы фары стали снимать). Пуск управляемых ракет класса «воздух — земля» Х-23 с корнем вырывал крышку люка узла централизованной заправки. Так что работы механикам хватало.

Су-17

Основным конкурентом истребителей-бомбардировщиков Микояна в 70—80-е годы были самолеты семейства Су-17 конструкции Павла Сухого. Вообще долгие годы само понятие «истребитель-бомбардировщик» многие связывали с самолетом Су-7Б, поступившим на вооружение в конце 50-х годов. Однако его боевые возможности были весьма ограничены (особенно радиус действия и боевая нагрузка), что вынудило ОКБ Сухого взяться за разработку на его основе нового тактического ударного самолета, имеющего, по моде того времени, крыло с изменяемой геометрией.

Для упрощения конструкции, инженеры Сухого поворотными сделали только концевые части крыльев, что позволило избежать существенного изменения технологии



«Милую мордашку» МиГ-27 увидели в 1988 году афганцы. Командование ВВС решило опробовать их в реальной войне

производства (по сравнению с Су-7Б) и ускорило процесс внедрения в серию. Поэтому опытная машина С-22И поднялась в воздух в августе 1966 года, а уже через три года серийные Су-17 стали поступать в полки истребительно-бомбардировочной авиации.

За время производства самолет несколько раз модернизировался, результатом чего стали четыре модификации. Ими являлись:

1) Су-17М — с новым двигателем АЛ-21ФЗ, увеличенным радиусом действия, номенклатурой и количеством точек подвески вооружения. В дальнейшем был оснащен станцией лазерной подсветки «Прожектор» и ракетами Х-25, Х-29 с лазерной головкой самонаведения;

2) Су-17М2 — получил новый прицельно-навигационный комплекс, расширена номенклатура вооружения;

3) Су-17М3 — изменена носовая часть фюзеляжа с целью улучшения обзора вперед-вниз, усилены стойки шасси для эксплуатации на грунтовых аэродромах, увеличен запас топлива, прицельно-навигационный комплекс КН-23 позволял летать на малой высоте со сверхзвуковой скоростью;

4) Су-17М4 — снижена максимальная скорость (с 2300 км/час у Су-17М3 до 1800 км/час), установлены нерегулируемый воздухозаборник и новый прицельно-навигационный комплекс.

Самолеты Су-17 предназначались для нанесения ударов по наземным и морским целям, таким, как командные пункты, пусковые установки ракетных комплексов, взлетно-посадочные полосы аэродромов, железобетонные укрытия для самолетов, мосты и т.п. В то же время, в соответствии с взглядами того времени, предусматривалось использование истребителей-бомбардировщиков в воздушном бою.

Главным недостатком машины Сухого, как и у большинства советских самолетов, продолжал оставаться малый радиус действия. Дальность полета на предельно малых высотах без подвесных топливных баков составляла у Су-17М4 560 км со скоростью до 1400 км/час. Конструкция машины допускала максимальную перегрузку с числом 7.



Радиус действия истребителей-бомбардировщиков Су-17 увеличивали подвесные топливные баки. Для самообороны использовались управляемые ракеты с тепловой головкой самонаведения



Экспортный вариант истребителя-бомбардировщика Су-17М4 именовался Су-22МЦК

Су-17 имел две встроенные 30-мм пушки НР-30 (боекомплект 160 снарядов на ствол). Вес боевой нагрузки достигал четырех тонн (на машину могли подвешиваться неуправляемые авиабомбы и зажигательные баки калибром до 500 кг; неуправляемые ракеты С-5, С-8, С-13, а в дальнейшем и управляемые ракеты).

В 1991 году на вооружении советских ВВС состояли около 1000 экземпляров Су-17 различных модификаций. В разные годы на них летали летчики следующих авиационных полков истребителей-бомбардировщиков:

- ★ 1-й гвардейский дважды Краснознаменный имени 50-летия СССР полк (36-я ВА, ЮГВ);
- ★ 20-й гвардейский полк (16-я ВА, ГСВГ);
- ★ 26-й гвардейский полк (1-я ВА, Дальневосточный ВО);
- ★ 34-й полк (34-я ВА, Закавказский ВО);
- ★ 43-й Севастопольский Краснознаменный полк ИБ (23-я ВА, Забайкальский ВО);
- ★ 58-й полк (23-я ВА, Забайкальский ВО);
- ★ 67-й полк (76-я ВА, Ленинградский ВО);
- ★ 69-й полк (14-я ВА, Прикарпатский ВО);
- ★ 89-й полк (4-я ВА, СГВ);
- ★ 136-й полк (73-я ВА, Туркестанский ВО);
- ★ 156-й полк (73-я ВА, Туркестанский ВО);
- ★ 187-й полк (34-я ВА, Закавказский ВО);
- ★ 189-й гвардейский Брестский полк (23-я ВА, Забайкальский ВО);
- ★ 217-й полк (73-я ВА, Туркестанский ВО);
- ★ 229-й полк (1-я ВА, Дальневосточный ВО);
- ★ 274-й полк (Московский ВО);
- ★ 293-й полк (1-я ВА, Дальневосточный ВО);
- ★ 302-й полк (1-я ВА, Дальневосточный ВО);
- ★ 314-й полк (14-я ВА, Прикарпатский ВО);
- ★ 523-й Оршанский Краснознаменный полк (1-я ВА, Дальневосточный ВО).
- ★ 730-й полк (16-я ВА, ГСВГ);
- ★ 806-й полк (14-я ВА, Прикарпатский ВО);
- ★ 841-й гвардейский полк (34-я ВА, Закавказский ВО);
- ★ 976-й Инстербургский полк (34-я ВА, Закавказский ВО);

Созданные на базе истребителя-бомбардировщика, самолеты-разведчики Су-17 широко использовались для так-



Истребители-бомбардировщики Су-17 в авиации ВМФ именовались штурмовиками и предназначались для нанесения ударов по кораблям НАТО. Поступление их на вооружение ознаменовало собой возрождение морской штурмовой авиации

тической разведки. Ими были вооружены многие разведывательные авиаполки:

- ★ 48-й гвардейский Нижнеднепровский полк (Прикарпатский ВО, Коломыя);
- ★ 87-й отдельный полк (Туркестанский ВО, Карши);
- ★ 98-й гвардейский полк (Ленинградский ВО, Мончегорск);
- ★ 101-й отдельный полк (Забайкальский ВО, Чиндонт-2);
- ★ 313-й полк (Закавказский ВО, Вазиани);
- ★ 317-й отдельный полк (Туркестанский ВО, Чимкент);
- ★ 328-й гвардейский полк (ЮГВ, Кунмадараш);



*Истребители-бомбардировщики Су-17 и МиГ-27
были отправлены «на пенсию» в 1991 году*

- ★ 827-й полк (Одесский ВО, Лиманское);
- ★ 886-й полк (Прибалтийский ВО, Екабпилс);

Помимо ВВС, истребители-бомбардировщики Су-17 поступили на вооружение авиации ВМФ, ознаменовав тем самым возрождение морской штурмовой авиации. В 1975 году на Балтийском флоте был сформирован первый морской штурмовой авиационный полк, оснащенный Су-17. За ним последовали еще несколько: 66-й отдельный морской штурмовой авиационный полк (БФ); 73-й (СФ); 846-й (БФ).

Истребители-бомбардировщики МиГ-27 и Су-17 ушли на «пенсию» одновременно. Это произошло в 1991 году, когда командование ВВС решило отказаться от эксплуатации боевых самолетов с одним двигателем, считая их недостаточно надежными. Данное решение ознаменовало закат третьего поколения реактивных самолетов.

Бомбардировщики

Параллельно с разработкой истребителя-бомбардировщика с изменяемой геометрией крыла на базе Су-7Б, ОКБ Сухого в середине 60-х годов взялось за создание принци-



*В конструкции фронтового бомбардировщика Су-24
конструкторы использовали модное в то время
крыло с изменяемой геометрией*

пиально нового по конструкции фронтового бомбардировщика. К тому времени многим уже стало ясно, что бомбардировщики Ил-28 и Як-28, еще находившиеся в строю, морально устарели и не отвечают требованиям времени. В то же время истребители-бомбардировщики в силу особенностей своей конструкции не справляются с решением многих важных задачи авиационной поддержки сухопутных войск.

Военно-воздушным силам требовался самолет, который по боевой нагрузке и дальности полета превосходил бы истребители-бомбардировщики, мог действовать в любых погодных условиях, имел прицельно-навигационную систему, позволяющую поражать любые объекты, в том числе с применением управляемого оружия.

Су-24

Для улучшения взлетно-посадочных характеристик конструкторы ОКБ Сухого решили использовать «модное» крыло с изменяемой геометрией. Первый серийный бомбардировщик Су-24 поднялся в воздух в декабре 1971 года, а через два года самолеты стали поступать в строевые части ВВС. Но официально Су-24 приняли на вооружение только в 1975 году.

Первоначально освоение новых машин сопровождали многочисленные аварии и катастрофы. Так, одним из первых Су-24 получил 63-й бомбардировочный авиаполк, базировавшийся в Черняховске, ранее имевший на вооружении самолеты Як-28. За первые три года эксплуатации Су-24 полк потерял в результате катастроф четыре машины и пять летчиков.

От других самолетов фронтовой авиации Су-24 отличала солидная боевая нагрузка на восьми точках подвески, доходившая до восьми тонн. Варианты бомбового вооружения были следующие: 34 авиабомбы ФАБ-100, или 18 (30 на Су-24М) ФАБ-250, или 8 ФАБ-500М62, или семь зажигательных ЗБ-500Ш.

Бомбардировщиками Су-24 сначала заменили во фронтовой авиации бомбардировщики Як-28, а затем истребители-бомбардировщики Су-7Б, Су-17 и МиГ-27. Авиапол-



Возможности бомбардировщиков Су-24 по поражению наземных целей оказались гораздо выше, чем у истребителей-бомбардировщиков



Бомбардировщики Су-24 были способны доставить к цели до 8 тонн бомб, хотя обычно они брали на борт в 2 раза меньше — 8 ФАБ-500М62 или 7 ЗБ-500Ш

ки истребителей-бомбардировщиков после замены материальной части переименовывались в бомбардировочные. При этом их ударные возможности и радиус действия резко возрастали.

Модернизация Су-24, включавшая установку новой прицельно-навигационной системы ПНС-24М и лазерно-телевизионной прицельной станции «Кайра-24», обеспечила возможность применения ими управляемых ракет с лазерными и телевизионными головками самонаведения. Тем самым была значительно расширена номенклатура авиационных средств поражения. Дальность полета увеличилась за счет оснащения системой дозаправки в воздухе.

В арсенал бортового вооружения Су-24М входили: 4 ракеты Х-25 с радиокомандной или полуактивной лазерной системой наведения; 3 ракеты Х-29 с лазерной или телевизионной системой наведения; 2 противорадиолокационные ракеты Х-58; 2 ракеты Х-59 с телевизионной системой наведения. В отличие от Су-24, он мог нести и управляемые (корректируемые) авиабомбы: четыре КАБ-500 с лазерной или телевизионной системой наведения, либо две КАБ-1500 с лазерной системой наведения.

Применять управляемые боеприпасы позволила новая прицельно-навигационная система ПНС-24М (РЛС «Орион-А», радиолокатор переднего обзора ЛО-81, радиолокационная аппаратура автоматического огигбания рельефа местности «Рельеф») в сочетании с лазерно-телевизионной прицельной системой «Кайра-24».

Поступление в ВВС большого количества бомбардировщиков Су-24 позволило в период организационной реформы 1980 года сконцентрировать значительные силы бомбардировочной авиации в воздушных армиях Верховного главнокомандования оперативного назначения, предназначенных для действий под прямым руководством Главных командований направлений, созданных в начале 80-х годов.

Так, 4-я воздушная армия, базировавшаяся на территории Польши, предназначалась для авиационной поддержки сухопутных войск, действующих на Западном направлении, а 24-я ВА (Украина) подчинялась Главному командованию Юго-Западного направления. Немалые силы бом-

бардировщиков Су-24, готовых нанести удары по целям на территории Турции, дислоцировались в Закавказье. На Китай были нацелены бомбардировочные полки, базировавшиеся в Забайкалье.

После начала афганской войны Су-24 появились в Туркестанском военном округе. На завершающем этапе боевых действий, действуя с аэродромов в Средней Азии, они атаковали цели в Афганистане.

Самолеты Су-24 имели на вооружении следующие бомбардировочные авиационные полки:

- ★ 2-й гвардейский Оршанский Краснознаменный полк (23-я ВА, Джида);
- ★ 3-й полк (4-я ВА, Кшива);
- ★ 4-й гвардейский Новгородский полк (4-я ВА, Черняховск);
- ★ 7-й полк (24-я ВА, Староконстантинов);
- ★ 21-й Витебский Краснознаменный полк (23-я ВА, Бада);
- ★ 34-й полк (34-я ВА, Кировобад);
- ★ 42-й полк (4-я ВА, Жагань);
- ★ 63-й Керченский полк (4-я ВА, Черняховск);
- ★ 67-й полк (76-я ВА, Сиверский);
- ★ 69-й полк (14-я ВА, Овруч);
- ★ 89-й полк (4-я ВА, Шпротава);
- ★ 116-й гвардейский Радомский Краснознаменный полк (16-я ВА, Брандт);
- ★ 143-й полк (34-я ВА, Капитнари);
- ★ 149-й гвардейский Краснознаменный полк (73-я ВА, Николаевка);
- ★ 230-й полк (24-я ВА, Черляны);
- ★ 233-й полк (23-я ВА, Домна);
- ★ 277-й Млавский Краснознаменный полк (1-я ВА, Хурба).
- ★ 305-й полк (26-я ВА, Постава);
- ★ 321-й полк (4-я ВА, Сууркюль);
- ★ 497-й полк (16-я ВА, с 1989 г. — 26-я ВА, Лида);
- ★ 668-й полк (4-я ВА, Тукумс);
- ★ 722-й полк (76-я ВА, Смураво);
- ★ 727-й полк (24-я ВА, Канатово);
- ★ 735-й полк (73-я ВА, Ханабад);

- ★ 806-й полк (14-я ВА, Луцк);
- ★ 947-й Севастопольский полк (24-я ВА, Дубно);
- ★ 953-й Витебский полк (24-я ВА, Бобровичи);
- ★ 976-й полк (34-я ВА, Кюндамир);

Возрастание роли средств радиоэлектронной борьбы привело к тому, что в 1976 году на базе бомбардировщика началась разработка специализированного самолета РЭБ, получившего обозначение Су-24ПП (постановщик помех). Он должен был заменить безнадежно устаревшие машины Як-28ПП, уже не отвечающие требованиям времени. Первые серийные машины поступили в полки в начале 80-х годов, практически одновременно с разведчиками Су-24МР, предназначенными для разведки днем и ночью в любых погодных условиях на глубину до 400 км от линии фронта.

Су-24МР был оснащен бортовым комплексом разведки БКР-1. В его состав входят РЛС бокового обзора «Штык» и фотоаппараты. На самолет подвешиваются также контейнер с лазерной разведывательной аппаратурой «Шпиль-2М» и контейнер с аппаратурой радиотехнической разведки «Тангаж», либо контейнер с аппаратурой радиационной разведки «Эфир-1М». Внешняя подвеска привела к снижению максимальной скорости полета до 1200 км/час, но для разведчика этого было достаточно. Самолеты-разведчики Су-24МР поступали на замену устаревших машин Ил-28Р, Як-27Р, Як-28Р, МиГ-21Р в отдельные разведывательные авиационные полки фронтовой авиации:

- ★ 10-й Московско-Кенигсбергский Краснознаменный полк (26-я ВА, Щучин);
- ★ 11-й Витебский Краснознаменный полк (16-я ВА, Вельцов);
- ★ 47-й гвардейский Борисовский Краснознаменный полк (Шаталово);
- ★ 48-й гвардейский Нижнеднепровский полк (14-я ВА, Коломыя);
- ★ 125-й полк (23-я ВА, Домна);
- ★ 164-й гвардейский Керченский Краснознаменный полк (4-я ВА, Бжег);
- ★ 799-й полк (1-я ВА, Варфоломеевка);



Наличие в строю большого количества бомбардировщиков Су-24 позволило создать воздушные армии Верховного Главнокомандования оперативного назначения



Бомбардировщик Су-24М мог также служить «летающим танкером» для своих собратьев

- ★ 882-й полк (34-я ВА, Далляр);
- ★ 886-й полк (15-я ВА, Екабпилс);
- ★ 118-й полк РЭБ (24-я ВА, Чертков);
- ★ 151-й полк РЭБ (4-я ВА, Бжег).

Поступление на вооружение новых фронтовых бомбардировщиков Су-24 позволило значительно увеличить ударные возможности советской фронтовой авиации. Теперь она могла уничтожать объекты противника не только во фронтовой зоне, но и в оперативной глубине его обороны.

Штурмовики

На исходе брежневской эпохи произошло возрождение штурмовой авиации, похороненной Хрущевым двумя десятилетиями раньше.

Локальные конфликты в Азии и на Ближнем Востоке продемонстрировали большие возможности самолетов непосредственной поддержки войск на поле боя. Даже небронированные американские штурмовики А-4 «Скайхок», состоявшие на вооружении ВВС Израиля, наносили огромные потери бронетанковым и мотопехотным частям арабских армий. Счет уничтоженных танков и бронетранспортеров советского производства шел на сотни.

В советской фронтовой авиации задачи авиационной поддержки войск в бою и операции долгое время возлагались на истребители-бомбардировщики. Тактика их действий практически не отличалась от штурмовой: полет к цели и ее поиск на малых высотах, атака с минимальной дальности в условиях сильного огневого противодействия противника.

Поэтому наиболее дальновидные советские авиационные специалисты стали все чаще высказываться за воссоздание штурмовой авиации.

Логика их рассуждений была проста: действительно, зачем использовать дорогостоящие, но в то же время слабо защищенные многоцелевые истребители-бомбардировщики там, где могут действовать более дешевые и простые в эксплуатации штурмовики, к тому же имеющие броневую защиту жизненно важных узлов самолета и кабины пилота.



Для увеличения радиуса действия часть бомбардировщиков Су-24М оснастили оборудованием для дозаправки в воздухе от летающих танкеров Ил-78



По сравнению с истребителями-бомбардировщиками у пилота штурмовика Су-25 имелось больше шансов на выживание — кабина летчика была защищена броней

Осознание этой простой истины привело к появлению на вооружении советской фронтовой авиации штурмовиков нового поколения.

Су-25

Первый полет его прототипа Т-8-1 состоялся 22 февраля 1975 года. Далее работа шла без особой спешки, промышленность не торопилась довести самолет до серийного производства. Ускорение произошло только после начала афганской войны, когда войскам срочно потребовался простой и надежный штурмовик, сочетающий хорошую защиту с мощным вооружением.

Имевшиеся в строю сверхзвуковые истребители-бомбардировщики оказались неэффективными в горной местности. Сложное прицельно-навигационное оборудование мало помогало. Реактивные «свистки» проносились над целями и сбрасывали бомбы в основном по площадям, поскольку не имели времени для точного прицеливания. Нужны были новые машины.

И вот в апреле 1980 года на авиабазе Шинданд в обстановке повышенной секретности появились весьма необычные самолеты. Это были четыре палубных штурмовика с вертикальным взлетом и посадкой Як-38 и два штурмовика Су-25 (вернее, опытные машины Т-8-1Д и Т-8-3). Командование ВВС проводило операцию «Ромб» — испытание штурмовиков в боевых условиях.

За 50 дней самолеты Су-25 выполнили около сотни полетов на боевое применение, сразу продемонстрировав высокие летно-тактические качества. Особенно по душе военным пришлось то, что штурмовики доставляли к цели до четырех тонн бомб (8 штук ФАБ-500 или 32 штуки ФАБ-100), тогда как истребители-бомбардировщики Су-17 в условиях Афганистана имели бомбовую нагрузку не более 1500 кг.

Не прошло и года после окончания операции «Ромб», как в Афганистан отправилась спешно сформированная на базе Ситал-Чайского 80-го Отдельного штурмового авиаполка 200-я отдельная штурмовая авиаэскадрилья. Местом ее базирования осталась авиабаза Шинданд, отку-



Штурмовик Су-25 был любимым детищем главкома ВВС маршала Кутахова, который устроил им экзамен в небе Афганистана весной 1980 года



Основной задачей истребительно-бомбардировочной авиации на завершающем этапе афганской войны являлось нанесение бомбовых ударов по площадям с большой высоты, результативность которых была близка нулю

да штурмовики уходили на боевые задания. Командование ВВС хотело окончательно убедиться в высокой эффективности действий штурмовиков.

С этой целью в Афганистан прибыл генерал Хахалов, имевший личное поручение главкома ВВС маршала Кутахова проверить эффективность использования Су-25 в горной местности. Генерал Борис Громов, в то время командовавший 5-й гвардейской мотострелковой дивизией, в зоне ответственности которой действовала эскадрилья, позже вспоминал: «вначале шла нешуточная борьба за невыполнение этого приказа, поскольку по замыслу Кутахова, после каждого бомбово-штурмового удара с воздуха мотострелковые подразделения должны были идти в центр Луркоха (горный массив — база отрядов душманов) для того, чтобы убедиться — да, авиация своей цели достигла.

Командование 5-й дивизии, да и в целом 40-й армии, это ни в коем случае не устраивало — мы знали, к чему приведет такая «проверка», и уже имели горький опыт потерь. Я до сих пор уверен, что этим нужно заниматься на полигонах. Если же возникла необходимость провести инспектирование в реальной боевой обстановке, как решил Кутахов, то делать это нужно не в горных массивах, а на открытой местности, куда можно подлететь на вертолете или десантироваться под прикрытием той же авиации или артиллерии».

Как и следовало ожидать, затея московских стратегов обернулась трагедией. Во время первого же вылета на место бомбового удара вертолет с генералом на борту был сбит, а сам Хахалов погиб. Чтобы забрать останки вертолетчиков, потребовалась неделя тяжелых боев.

От проверки в реальных условиях пришлось отказаться, хотя посмотреть на штурмовики в деле в Афганистан прилетал сам Кутахов. Он счел опыт боевого применения Су-25 успешным и распорядился о формировании штурмовых авиаполков, предназначенных специально для 40-й армии.

Первым в Афганистане в конце 1984 года появился 378-й ОШАП под командованием подполковника А. Бакушева. Эскадрилья этого полка базировалась в Баграме и Кандагаре. Су-25 имели разнообразное вооружение, позво-



Штурмовики Су-25 в небольшом количестве появились в составе ВВС некоторых стран ОВД. Но лицензию на их производство им не дали — не доверяли



Для поражения наземных целей пилот штурмовика Су-25 мог использовать помимо бомб и ракет 30-мм пушку

лявшее им достаточно эффективно действовать в афганском небе: осколочно-фугасные бомбы калибром до 500 кг, зажигательные бомбы, баки с напалмом, объемно-детонирующие («вакуумные») бомбы ОДАБ-500П, неуправляемые и управляемые ракеты, 30-мм пушку ГШ-2-30.



*Для базирования на авианосце «Адмирал Кузнецов»
был построен опытный самолет Су-25УТГ*

Имея максимальную скорость 850 км/час, Су-25 мог выполнять маневры с перегрузкой до значения 5, уходя от огня наземных средств ПВО. Однако появление у афганских моджахедов американских переносных зенитно-ракетных комплексов «Стингер» и английских «Блоу пайп» загнало советские самолеты, в том числе Су-25, на высоты более 5000 метров, что привело к резкому снижению эффективности действий авиации. До самого конца войны проблему «Стингеров» так и не удалось решить.

По данным конструкторского бюро Сухого, штурмовики Су-25 выполнили в Афганистане около 60 тысяч боевых вылетов, во время которых были сбиты 23 самолета. На каждый сбитый Су-25 приходится 2800 часов налета и 80—90 боевых повреждений (для сравнения, сбитые истребители-бомбардировщики Су-17 имели 15—20 повреждений). Пилоты штурмовиков использовали 139 управляемых ракет.

Успешное боевое применение штурмовика Су-25 привело к тому, что он стал одной из наиболее массовых ма-

шин в советской фронтовой авиации. К октябрю 1990 года в европейской части СССР находились 385 самолетов Су-25. Во всех западных военных округах (основным театром военных действий для Су-25 предполагался Европейский) были сформированы отдельные штурмовые авиаполки (до дивизий дело не дошло).

Небольшое количество штурмовиков Су-25 получили союзники СССР по Варшавскому Договору — Чехословакия и Болгария, а также Ирак. Поляки предлагали советскому руководству организовать серийное производство штурмовиков на польских авиазаводах, но получили отказ. В Кремле еще не забыли, как после передачи Польше документации на строительство МиГ-15 и МиГ-17, она тут же попала в руки разведки НАТО. Доверия к полякам с тех пор не было.

Вертолеты

В Афганистане рядом со штурмовиками Су-25 действовали многочисленные «рабочие лошадки» войны, вертолеты Ми-8 и Ми-24. Они перевозили грузы и солдат, эвакуировали раненых, оказывали огневую поддержку пехоте и десантникам.

При этом Ми-8, созданный в качестве транспортно-десантной машины, освоил здесь новую профессию штурмовика, тогда как Ми-24 изначально создавался как «летающая боевая машина пехоты».

Ми-24

Впервые поднявшийся в небо 19 сентября 1969 года, Ми-24А получил весьма мощное вооружение: противотанковый ракетный комплекс «Фаланга-М» с ручной системой наведения, пулемет калибра 12,7 мм, блоки неуправляемых ракет С-5, авиабомбы калибром до 250 кг. В варианте боевого вертолета (без десанта) Ми-24 развивал максимальную скорость 320 км/час (крейсерская — 270 км/час), дальность полета составляла 450 км.

Однако вскоре после начала эксплуатации Ми-24А в строевых частях стали вылезать на свет многочисленные



Огневая мощь 30-мм пушек ГШ-30, установленных на вертолете Ми-24П, оказалась чрезмерной, а неподвижная установка затрудняла их боевое применение

«детские болезни». Особенно много нареканий вызывала система вооружения. Точность попадания ракет «Фаланга» не превышала 30 %, к тому же во время полета ПТУР к цели вертолет не мог маневрировать (дабы не сорвать наведение), что делало его идеальной мишенью для средств ПВО.

Поэтому с 1973 года началось серийное производство новой модификации Ми-24Д. На этой машине экипаж размещался тандемно по разным уровням, а вместо прежнего пулемета появился четырехствольный ЯКБ-12,7 со скорострельностью до 4500 выстрелов в минуту. Следующая модель вертолета, Ми-24В, получила на вооружение усовершенствованный противотанковый ракетный комплекс «Штурм-В» с полуавтоматической системой наведения, точность поражения которого повысилась до 92%. Кроме того, на Ми-24П установили мощную двухствольную 30-мм пушку ГШ-30.

Основными задачами, для решения которых были созданы Ми-24, были следующие. В боевом варианте — борьба с танками, огневая поддержка сухопутных войск и так-



«Летающая БМП» Советской Армии — боевой вертолет Ми-24, больше известный как «крокодил». В его комплекс вооружений входил четырехствольный пулемет ЯКБ-12,7

тических десантов, уничтожение опорных пунктов и десантов противника. В транспортном — высадка тактических десантов, перевозка войск и грузов; в санитарном — эвакуация с поля боя раненых. Но главным из них всегда считалась огневая поддержка сухопутных войск.

Тем не менее, в качестве «летающего БМП» Ми-24 в войсках практически не использовали. Случаи высадки с него десантников носили эпизодический и в основном показательный характер — в процессе демонстрации техники руководству министерства обороны, на крупных учениях (вроде «Запад-81»).

Звездным часом Ми-24 стала афганская война. «Крокодилы» — такое прозвище закрепилось за ними — появились в Афганистане еще в 1979 году, и с того времени их количество постоянно увеличивалось, так как работы становилось все больше.

Первой боевой потерей в небе Афганистана стал Ми-24Д из второй эскадрильи 50-го смешанного авиаполка, сбитый 24 апреля 1980 г. пулеметной очередью из ДШК в районе ущелья Вагджан (юго-западнее Кабула). Пилот, капитан Корчагин и оператор, лейтенант Дацько, погибли. Последним вертолетом, потерянным ВВС 40-й армии в афганской войне, тоже стал Ми-24, который пилотировал командир все того же 50-го смешанного авиаполка полковник А. Голованов. В ночь на 2 февраля 1989 года он не вернулся на базу из боевого вылета.

Вертолеты Ми-24 в разное время состояли на вооружении отдельных боевых вертолетных полков армейской авиации от Германии до Сахалина: 111-го, 112-го, 181-го, 276-го, 292-го, 319-го, 320-го, 338-го, 340-го, 367-го, 489-го и других.

Тяжелые бомбардировщики

На завершающем этапе афганской войны в небе над Афганистаном появились даже тяжелые бомбардировщики дальней авиации, вернее воздушных армий стратегического назначения. Участвовал в бомбежках непокорной страны и самолет Ту-22М, получивший к тому времени всемирную известность.

Ту-22М

Не было на свете другого такого самолета, судьбу которого решали бы высшие руководители мировых сверхдержав — СССР и США, о котором столько писали газеты и журналы, далекие от авиации. Долгие годы он был известен мировой и советской общественности под кодом НАТО «Бэкфайр», поскольку его советское обозначение Ту-22М считалось совершенно секретным.

Проектирование «Бэкфайра» началось еще в 60-е годы, когда самым модным направлением в авиастроении считалось использование крыла с изменяемой в полете стреловидностью. Поэтому конструкторы ОКБ Туполева решили использовать такое крыло и в конструкции дальнего многорежимного ударного самолета, способного на малой высоте со сверхзвуковой скоростью преодолевать противоздушную оборону противника.

С самого начала проектирования основным вооружением Ту-22М предполагалось сделать крылатые ракеты Х-22, сначала одна, позже три. Несмотря на марку Ту-22М, указывавшую на то, что этот самолет якобы всего лишь модификация уже существующей машины, он не имел ничего общего со сверхзвуковым бомбардировщиком Ту-22, состоявшим на вооружении советской дальней авиации. Видимо, отечественные любители секретов сделали это специально. Если коварный враг узнает о создании новой машины, то подумает, что она не представляет особого интереса. Однако враг оказался настолько коварным и подлым, что обмануть его не удалось. Более того, на Западе Ту-22М часто именовали Ту-26, до такой степени там не верили в его родство с Ту-22.

Дальность полета крылатой ракеты Х-22 со скоростью 3М достигает 400 км. Снаряд массой почти шесть тонн и длиной более 11-и метров нес ядерную боеголовку и наводился на цель посредством активной либо пассивной радиолокационной головки самонаведения.

Первый самолет Ту-22МО поднялся в воздух 30 августа 1969 года, а первые две машины поступили в учебный центр дальней авиации в феврале 1973 года. Оснащенные двумя двигателями НК-144-22 (их ставили также на сверх-

звуковой пассажирский самолет Ту-144), эти бомбардировщики развивали скорость до 1530 км/час и могли летать на 4140 км. Вооружение они не получили.

В 1971 году появилась новая модификация Ту-22М1, обладавшая увеличенной до 1660 км/час скоростью и большей дальностью полета — 5000 км. В качестве ударного вооружения они использовали крылатые ракеты Х-22, как оборонительное — две 23-мм автоматические пушки. Испытания этой модификации затянулись на четыре года, поэтому в серию пошла другая машина — Ту-22М2, оснащенная двигателями НК-22. Скорость возросла до 1800 км/час, радиус действия увеличился до 2200 км.

Наиболее совершенной моделью был Ту-22М3, взлетевший в 1977 году. Он получил новые двигатели НК-25 с увеличенной тягой, а также воздухозаборники измененной формы, со скошенными боковыми кромками, придававшими ему большое сходство с истребителем МиГ-25. В результате максимальная скорость возросла до 2000 км/час при том же радиусе действия.

На Ту-22М радикально изменилась схема аварийной эвакуации экипажа. Если на Ту-22 катапультирование происходило вниз, что не давало шансов на спасение при полете на малых высотах, то с Ту-22М можно было катапультироваться хоть с земли, поскольку действовать новые машины должны были на малых и сверхмалых (50—60 метров) высотах.

Одной из главных задач, для решения которой создавался Ту-22М, являлось нанесение ракетных ударов по авианосным ударным группам американского флота, поэтому значительное количество таких машин поступило в авиацию ВМФ. Их имели на вооружении 2-я гвардейская морская ракетноносная авиационная Севастопольская дивизия имени Токарева (ЧФ), 57-я морская ракетноносная авиационная Смоленская Краснознаменная дивизия (БФ), 5-я морская ракетноносная авиационная Киркенесская Краснознаменная дивизия (СФ).

Главнокомандующий ВМФ СССР адмирал флота С.Г. Горшков (1910—1988) в своем фундаментальном теоретическом труде «Морская мощь государства» следующим образом изложил эволюцию взглядов на боевое при-



«Подарок» для американских авианосцев — крылатая ракета X-22 с ядерной боеголовкой. Для поражения одной АУГ планировалось использовать не менее 8 таких ракет



Наиболее совершенной модификацией «Бэкфайра» стал Ту-22М3, поднявшийся в воздух в 1977 году

менение морской ракетноносной авиации в описываемый период:

«До появления ракет авиация была основным и единственным носителем ядерного оружия, поэтому на нее возлагались разрушение и уничтожение различных важных объектов на суше, а также разгром ударных группировок сил флота в море и в базах, по которым не могли эффективно воздействовать силы и средства других видов вооруженных сил.

С созданием ракет наземного и морского базирования появилась новая возможность доставки ядерных зарядов на большие расстояния... Появившаяся новая возможность эффективного воздействия по неподвижным объектам позволила освободить морскую авиацию от ударов по ним. Это, конечно, не значит, что морская авиация не будет привлекаться для нанесения ударов по береговым стационарным объектам. Для таких ударов современная авиация располагает всем необходимым и, следовательно, может выполнять такие задачи.

Однако в современных условиях такие ее действия следует рассматривать не как правило, а, скорее, как исключение, ибо задачи, которые предполагалось решать авиацией в недалеком прошлом, в настоящее время изменились. Теперь она может направить свои основные усилия против ударных соединений надводных кораблей, подводных лодок и транспортов, в том числе с войсками и грузами, находящихся на переходе и в портах, а также уничтожать самые разнообразные подвижные, высокоманевренные, малоразмерные объекты в море».

И морская авиация направила все свои усилия против надводных кораблей НАТО, особенно авианосцев. Во время учений Тихоокеанского флота осенью 1982 года ракетноносцы Ту-22М произвели демонстративную «атаку» двух американских авианосцев. Ранним утром 1 октября 1982 года «Бэкфайры», пройдя около 200 км со своих баз, приблизились к авианосной ударной группе, успешно инсценировав ракетную атаку, что американцам весьма не понравилось. Этот инцидент вызвал шумный отклик в мировых средствах массовой информации. С той поры подобные «атаки» стали происходить регулярно: янки должнь



*Ту-22М3 морской авиации готовились топить
американские авианосцы*



*Судьбу бомбардировщика Ту-22М, больше известного как
«Бэкфайр», решали высшие руководители СССР и США*

были постоянно чувствовать себя на прицеле, чтобы жизнь малиной не казалась!

В дальней авиации бомбардировщики Ту-22М состояли на вооружении всего лишь двух дивизий: 13-й гвардейской тяжелой бомбардировочной Днепропетровско-Будапештской авиадивизии (46-я воздушная армия, Полтава) и 326-й тяжелой бомбардировочной Тернопольской авиадивизии (46-я воздушная армия; Тарту).

В состав первой из них входили: 184-й гвардейский Полтавско-Берлинский Краснознаменный авиаполк (Прилуки), 185-й гвардейский Кировоградско-Будапештский авиаполк (Полтава); 260-й авиаполк (Стрый).

В составе второй дивизии были: 132-й авиаполк (Тарту); 402-й авиаполк (Орша); 840-й авиаполк (Сольцы).

Авиаполки, имевшие на вооружении бомбардировщики Ту-22М, регулярно отрабатывали тактику прорыва ПВО противника на малых и сверхмалых высотах, добиваясь впечатляющих результатов (подобные действия были эффективно продемонстрированы руководству министерства обороны на учениях «Запад-81»). Как вспоминал генерал Дейнекин, такие полеты на высоте около 40 метров (!) совершали целые полки.

Американцы узнали о новом советском дальнем бомбардировщике уже в 1969 году и классифицировали его как стратегический.

Поэтому значительно позже, когда начались переговоры о сокращении стратегических вооружений между СССР и США, встал вопрос о включении Ту-22М в общее число советских бомбардировщиков, подлежащих ограничениям.

Советская делегация первоначально отказалась даже обсуждать эту проблему, настаивая на том, что Ту-22М самолет средней дальности и никак не может быть относиться к категории носителей стратегического оружия. Американцы в ответ доказывали, что при условии дозаправки в воздухе и посадки на обратном пути на Кубе, он способен наносить удары по объектам на территории США. Поэтому условием ограничений на крылатые ракеты большой дальности воздушного базирования американская администрация ставила ограничение развертывания бомбарди-



«Ричард, ты не прав!» Редкий «Бэкфайр» долетит до середины Атлантики!» Брежнев и президент США Р. Никсон решают судьбу Ту-22М

ровщиков Ту-22М и отказ от размещения их в северных районах Советского Союза.

После нескольких лет бесплодных дебатов стороны все же пришли к компромиссу. Представители СССР согласились сократить производство и развертывание самолетов Ту-22М, а также демонтировать с них оборудование для дозаправки в воздухе. Брежнев клятвенно пообещал прези-

денту США Картеру, что Советский Союз в дальнейшем не будет производить более 30 бомбардировщиков Ту-22М в год.

Официальное заявление советской делегации гласило, что СССР «не намерен придавать этому самолету возможности для действия на межконтинентальной дальности; не будет увеличивать радиус его действия так, чтобы он был способен поражать объекты на территории США; не будет придавать ему этой способности каким-либо иным образом, например с помощью дозаправки в воздухе, а также не будет наращивать темпы производства этого самолета».

Американцев подобное обещание Кремля удовлетворило, и они сняли с обсуждения вопрос о Ту-22М. Основным предназначением бомбардировщика стала после этого борьба с авианосными ударными группами вероятного противника, т.е. все тех американцев.

Ракеты

Большие изменения произошли в середине 60-х годов и в области авиационного вооружения. Советские генералы, анализируя развитие боевой авиации на Западе и опыт ее использования в локальных конфликтах, пришли к неутешительному для себя выводу: в отличие от вероятных противников, у них нет на вооружении фронтовой авиации ни одного образца управляемого высокоточного оружия.

Долгие годы в Советском Союзе основные усилия конструкторов были сосредоточены на разработке управляемых ракет большой дальности для стратегической и морской авиации, способных нести ядерные заряды. Их поднимали в воздух тяжелые бомбардировщики Ту-16, Ту-22, Ту-95, тогда как истребители-бомбардировщики и фронтовые бомбардировщики применяли лишь обычные бомбы и неуправляемые ракеты.

Увлечшись созданием стратегических крылатых ракет, военное руководство не обращало никакого внимания на тактическое управляемое оружие. Объяснение этому факту самое простое, ведь главная ставка в будущей войне делалась на применение ядерного оружия, а для него отклонение от цели на несколько сотен метров роли не играет.



После долгого периода забвения во 2-й половине 60-х годов советские генералы вспомнили о тактическом управляемом оружии для фронтовой авиации



Договор ОСВ-2 «обрезал крылья» бомбардировщикам Ту-22М — с них демонтировали оборудование для дозаправки в воздухе

Только осознание актуальности вооруженных конфликтов без применения ядерного оружия (Ближний Восток, Вьетнам) заставило вплотную заняться совершенствованием вооружения фронтовой авиации.

Дополнительным стимулом к ускорению подобных работ послужила высокая эффективность американских управляемых ракет класса «воздух-земля» («Буллпап» и других), продемонстрированная на Ближнем Востоке и во Вьетнаме. Если у американцев есть на вооружении управляемые ракеты, естественно, они должны быть и у нас!

Стараясь сэкономить время и средства, первые ракеты решили делать на базе уже имевшихся в арсенале УР класса «воздух-воздух». Однако первая попытка приспособить РС-2УС для поражения наземных целей успеха не имела из-за недостаточно мощной боевой части и малой дальности полета. Тогда решили использовать более тяжелую ракету Р-8, у которой в хвостовой части разместили радиокомандную систему наведения.

Управляемая ракета, получившая обозначение Х-66, при общей массе 270 кг имела стокилограммовую боевую часть, и предназначалась для применения с самолетов МиГ-21ПФМ. В 1968 году, при очередном показе авиатехники советскому руководству, Х-66 эффектно поразила кабину списанного радиолокатора. После этого перед ее создателями загорелся зеленый свет.

Но вскоре после начала поступления УР Х-66 в войска выяснилось, что ее характеристики уже не отвечают требованиям времени. Поэтому в 1973 году на вооружение приняли новую управляемую ракету Х-23, предназначенную для использования с истребителей-бомбардировщиков МиГ-23 (с этой целью они получили радиокомандную аппаратуру наведения «Дельта»). Дальность полета ракеты составляла 10 км, масса боевой части 108 кг, но необходимость управлять ею вплоть до поражения цели лишала летчика возможности маневрировать и уклоняться от огня ПВО.

Поэтому, хотя Х-23 довольно долго оставались на вооружении фронтовой авиации (кроме МиГ-23 их также могли применять истребители-бомбардировщики МиГ-27, Су-17МЗ и бомбардировщики Су-24) в середине 70-х годов



В 70-е годы на вооружении истребителей-бомбардировщиков Су-17 появились управляемые ракеты класса «воздух—земля», что знаменовало собой отказ от ставки только на ядерное оружие



Отстав от США на двадцать лет, советские ВВС в 1975 году получили, наконец, управляемые (корректируемые) бомбы. На снимке — истребитель-бомбардировщик МиГ-27К с подвешенной авиабомбой КАБ-500Кр (с телевизионной ГСН)

начались лихорадочные поиски из сложившейся ситуации. Их результатом стало появление управляемой ракеты Х-25, то есть модернизированной Х-66 с лазерной головкой самонаведения, имевшей большую дальность полета (до 20 км). Для наведения их на цель МиГ-27 и Су-17 получили бортовые станции лазерной подсветки «Кайра» и «Прожектор».

В дальнейшем на базе Х-25 были созданы противорадиолокационные (Х-25МП) и противокорабельные (Х-25МР) варианты. Не последнюю роль в этом сыграло успешное применение противорадиолокационных ракет «Шрайк» во Вьетнаме, с которыми пришлось очень близко познакомиться советским военным специалистам.

Вьетнамский и ближневосточный опыт заставил также заняться разработкой управляемых авиационных бомб для тактической авиации. С опозданием от США почти на 20 лет, в 1975 году советские ВВС наконец получили первую отечественную корректируемую авиабомбу КАБ-500Л с лазерной полуактивной головкой самонаведения.

Глава 4. ТАКТИКА

Истребительная авиация

С начала 60-х годов основу тактики советской истребительной авиации составлял принцип перехвата воздушной цели по командам с земли, сводившийся к тому, чтобы догнать ее за счет превосходства в скорости и поразить первой ракетной атакой. Использованию управляемых ракет класса «воздух-воздух» придавалось основное значение.

Позже официоз советских военно-воздушных сил, журнал «Авиация и космонавтика» отметил:

«В конце шестидесятых годов главным содержанием программы курса боевой подготовки нашей истребительной авиации, методических пособий по боевому применению самолета МиГ-21 было выполнение одиночного перехвата. О мастерстве воздушного бойца судили в зависимости от того, насколько точно он выполняет команды наведе-



*Проблему увеличения радиуса действия истребителей
МиГ-21 пытались решить за счет использования
подвесных топливных баков*

дения и пилотирует самолет в сложных погодных условиях. Групповой маневренный воздушный бой в угоду ложным представлениям был отодвинут на второй план. Да и «слетанность» летчика и штурмана наведения КП стала цениться выше, чем слетанность экипажей звена, из-за чего последнее стало утрачивать свой первоначальный статус».

Долгие годы советских летчиков-истребителей учили максимально точно выполнять команды наземных офицеров боевого управления, выводивших их на цель и дававших команду на применение бортового вооружения. Фактически истребитель превратился в летающую платформу ракетного оружия, кстати сказать, далеко не самого совершенного. Тактико-технические характеристики отечественных ракет класса «воздух-воздух» вплоть до середины 80-х годов уступали западным аналогам.

Без приказов с земли летчики превращались в беспомощных младенцев, не знающих, что делать дальше. Недаром во время знаменитого перехвата корейского «Боинга 747» в сентябре 1983 года, в эфире прозвучал крик души пилота истребителя-перехватчика майора Казмина: «Так бу-



Первые серийные истребители МиГ-23 поступили в 968-й истребительный авиаполк Белорусского военного округа, где они прошли «курс лечения» многочисленных детских болезней

дет ли кто нами управлять?», поскольку из-за неразберихи на командном пункте истребители ПВО кружили в небе над океаном, не видя цели и не зная, что предпринимать дальше.

Боевое применение истребительной авиации во Вьетнаме, на Ближнем Востоке показало, что широкое распро-



*«Главный калибр МиГ-23 — управляемые ракеты
средней дальности Р-23 и ближнего боя Р-60*

странение и постоянное совершенствование ракетного оружия в авиации не отменило окончательно маневренного воздушного боя, широкого использования пушечного вооружения. Печальные для отечественной военной техники итоги арабо-израильского противостояния, катастрофический итог встреч советских летчиков с израильскими асами в реальном бою, заставили командование ВВС

взяться за пересмотр основных принципов ведения воздушного боя.

Тем не менее, в их основе по-прежнему лежал принцип выполнения атаки с дальнего рубежа, с любого направления (за счет использования управляемых ракет с радиолокационными головками наведения). Но до конца 60-х годов тактические истребители советских ВВС были вооружены пушками и управляемыми ракетами малой дальности. УР средней дальности имели на вооружении только истребители-перехватчики ПВО.

Первым советским самолетом, способным вести ракетный бой на средних дальностях в любых погодных условиях стал истребитель третьего поколения МиГ-23, ставший на целое десятилетие основной боевой машиной фронтовой авиации и ПВО.

Исход такого боя зависел главным образом от результата первой ракетной атаки, лишь в случае ее неудачи допускалась возможность ведения маневренного воздушного боя с применением ракет малой дальности (если они еще оставались!) и пушек.

Не случайно поэтому в «Курсе боевой подготовки истребительной авиации», действовавшем до 1986 года не было даже упоминаний о высшем пилотаже. Многочисленные приказы Главкома и штаба ВВС, наставления и инструкции запрещали выполнение большинства фигур высшего пилотажа на истребителях третьего поколения, а те, которые разрешались — определялись шаблонными параметрами, выходить за рамки которых запрещалось.

Причина подобных запретов лежала на виду. Это стремление командования любой ценой избежать повышения аварийности в военной авиации, следование принципу «как бы чего не вышло». Летчики-истребители больше времени проводили в учебных классах, где вычерчивали многочисленные схемы с расчетами, графики, исписывали десятки тетрадей, чем отрабатывали навыки ведения воздушного боя на практике.

В результате уровень летной подготовки пилотов настолько снизился, что повысилось количество летных происшествий и катастроф (которых так старались избежать!). Некоторые из них получили международный резонанс, вы-



*Не разминулись. Столкновение истребителей МиГ-29
на авиационном шоу в Великобритании*



*Истребитель-перехватчик ПВО Су-15ТМ во время реального
перехвата упал в Балтийское море. Уровень летной
подготовки пилота оказался слишком низким*

звав уничижительные оценки воздушной мощи СССР в западных СМИ.

Сами посудите, что могли написать западные специалисты об уровне подготовки советских летчиков, если во время подъема дежурных сил истребительной авиации ПВО для сопровождения иностранного самолета, один из истребителей-перехватчиков упал в Балтийское море. Причиной катастрофы послужило не огневое воздействие со стороны противника (как это случалось в 50-е годы), а срыв в штопор при попытке следовать за иностранцем, выполнившим каскад фигур высшего пилотажа.

Истребительно – бомбардировочная авиация

Абсолютизация ядерного оружия, его возможностей в вооруженной борьбе по-прежнему сказывалась на тактике истребительно-бомбардировочной авиации, упрощенной до предела. Так, в 1967 году распоряжением главкома ВВС была прекращена отработка атак наземных целей после выполнения полупетли и с мертвой петли, атаки после выполнения боевого разворота на самолетах Су-7Б стали осуществлять только с пологого пикирования под углом 30 градусов.

При сохранении скорости ввода истребителя-бомбардировщика в вертикальный маневр 1050 км/час, это привело к увеличению продолжительности нахождения самолета на прямолинейном участке пикирования с 4—6 секунд до 11, что значительно повысило вероятность поражения машины огнем зенитных средств противника, расположенных в районе цели. Шансов на выживание в такой ситуации, учитывая постоянное совершенствование средств ПВО, оставалось немного.

Подобный абсурд стал следствием стремления командования ВВС (а от него этого требовали «партия и правительство») любой ценой избежать авиационных происшествий и обеспечить безопасность полетов. Естественно, генералы даже не задумывались над тем, какое отрицательное влияние все это окажет на фактическую (а не бумажную) способность истребительно-бомбардировочной авиации ре-



Наиболее ответственным боевым заданием пилотов истребителей-бомбардировщиков Су-17 считалось одиночное бомбометание ядерными бомбами, которое отрабатывалось до автоматизма



Возможности использования истребителей для ударов по наземным целям ограничивало отсутствие необходимого прицельно-навигационного оборудования

шать боевые задачи в реальных условиях. События афганской войны вскоре показали пагубность такого подхода к боевой подготовке летчиков.

После того, как в середине 70-х годов качественное совершенствование тактического ядерного оружия предоставило летчикам возможность сбрасывать «спецбоеприпасы» с горизонтального полета или пикирования, практически прекратилась отработка бомбометания с кабрирования.

Пилоты истребительно-бомбардировочной авиации в ходе боевой подготовки постоянно отрабатывали до автоматизма выполнение наиболее ответственного боевого задания — одиночного сброса ядерных бомб с пикирования под углом 45 градусов сразу после выполнения боевого разворота на форсаже.

В отличие от американцев, намеревавшихся чуть ли не на каждый советский танк индивидуально расстреливать управляемыми ракетами, у нас на подобные вещи смотрели шире: две «спецбомбы», и танкового полка как не бывало. Зачем мелочиться?!

Только в конце 60-х годов, убедившись на практике, что возможны (еще как возможны!) такие конфликты, где ядерное оружие не применяется, советские генералы обратили внимание на высокоточное оружие, которым обзавелись ВВС стран НАТО. Результатом «внимания и заботы партии и правительства» стало создание нескольких образцов управляемых ракет и корректируемых авиабомб. Они во многом изменили тактику фронтовой авиации.

Одним из наиболее сложных маневров в истребительно-бомбардировочной авиации считается атака наземных целей с пикирования под углом 10—30 градусов после выполнения боевого разворота с вводом в вертикальный маневр на высоте 25—100 метров при скорости 900—950 км/час (это позволяло пилоту своевременно вводить машину в пикирование с заданным углом, не теряя визуального контакта с целью).

В начале 70-х годов, на основе изучения опыта применения авиации в локальных конфликтах, значительно расширился арсенал видов маневра истребителей-бомбардировщиков при атаках наземных и морских целей. Новые



Новинкой тактики применения истребительно-бомбардировочной авиации стало нанесение одновременных ударов в общем боевом порядке эскадрильи или полка

виды маневра типа «Лассо» обеспечивали после завершения первой атаки объекта выполнение повторных, с разных направлений, с одновременным размыканием группы на одиночные экипажи или пары. Теоретически они позволяли уменьшить вероятность поражения огнем средств ПВО и повысить эффективность ударов.

Тактические маневры «лассо-боевой», «лассо-10» и «лассо-20» выполнялись по типу стандартного боевого разворота или в сочетании разворота на предельно малой вы-

соте на расчетный угол с последующей горкой. Окончание выполнения горки служило моментом начала ввода самолета или пары в пикирование на цель.

Еще одной новинкой тактики применения ИБА в этот период стало нанесение одновременных ударов в общем боевом порядке эскадрильи или полка, с использованием всей имеющейся в арсенале номенклатуры вооружения, в том числе управляемого, а не только последовательных ударов отдельными парами и звеньями, как это происходило раньше.

В связи со всем этим подверглись изменению критерии оценки эффективности действий истребительно-бомбардировочной авиации. Основным показателем стало считаться общее количество пораженных группой самолетов малоразмерных целей, входивших в состав объекта удара (прежде таковыми были суммарные результаты боевого применения отдельных летчиков).

На совершенствование тактических приемов оказывало значительное влияние совершенствование систем авиационного вооружения. Оснащение истребителей-бомбардировщиков Су-7Б блоками неуправляемых ракет С-5К позволило проводить атаки с высоты 25-100 метров при полете по логарифмической кривой или с пикирования под углом 10—20 градусов после выполнения боевого разворота и горки.

Номенклатура бомбового вооружения была расширена в начале 70-х годов за счет поступления на вооружение новых фугасных и осколочных бомб: а) с тормозными устройствами (типа ФАБ-250ТУ-РД); б) специальных штурмовых авиабомб (типа ФАБ-500Ш или ФАБ-500ШН — штурмовая низковысотная), приспособленных к сбросу с высот в диапазоне от 50 до 500 м. Авиация переходила на малые высоты, и ей требовалось соответствующее вооружение. Бомбометание с кабрирования, для нанесения ударов по заранее заданным групповым наземным целям, стало производиться с использованием разовых бомбовых кассет или обычных авиабомб крупного калибра со взрывателями мгновенного действия.

То же изучение опыта применения американской авиации во вьетнамской войне и боевых действий на Ближнем



В конце 60-х годов ударная авиация с заоблачных высот спустилась поближе к земле. Прорваться к цели можно было только на малых высотах



Несмотря на наличие управляемого оружия класса «воздух—земля», основным вооружением истребителей-бомбардировщиков оставались авиабомбы и неуправляемые ракеты

Востоке показало, что в современных условиях одним из важнейших условий выполнения боевых задач и выживания при этом, является маневрирование на малых и предельно малых высотах. Поэтому подобные полеты стали обычным упражнением для экипажей ИБА.

На вооружение истребительно-бомбардировочной авиации из арсенала американцев и евреев перешли многие новые тактические приемы: нанесение одновременно-го удара по одному объекту с разных направлений; уничтожение радиолокационных станций ПВО противника управляемыми противорадиолокационными ракетами; широкое использование средств радиоэлектронной борьбы; атака с пикирования под углом 30—60 градусов при высоте начала ввода в пикирование 4000—8000 м и выходе из него на высоте 2000—4000 м, дабы избежать поражения огнем маловысотных зенитных средств; маневрирование для ухода от выпущенных по самолету зенитных управляемых ракет.

Быстрое совершенствование систем противовоздушной обороны заставило теоретиков и практиков искать способы ее преодоления. Для противодействия зенитно-ракетным комплексам типа «Найк-Геркулес» и «Хок» рекомендовалось использовать маневр «кобра» - горизонтальную змейку, выполняемую парой, звеном или эскадрильей истребителей-бомбардировщиков с периодическим изменением направления полета на 90 градусов относительно линии полета и переходом экипажей ведомых самолетов или пар в противоположный пеленг при каждом развороте. Этот маневр был эффективным и против вражеских истребителей.

Появление в истребительно-бомбардировочной авиации более совершенных самолетов Су-17 и МиГ-27, а главное, управляемых средств поражения (управляемых ракет и авиабомб) также повлекло за собой расширение арсенала тактических приемов.

Помимо традиционных (отработанных еще на Су-7Б) появились и новые: применение с горизонтального полета обычных и управляемых (корректируемых) авиабомб, ракет, спецбоеприпасов (ядерных бомб); ночные атаки стали производиться не под САБами, как это происходило преж-



Царившее в советских ВВС стремление к всеобщей универсализации привело к тому, что экипажи истребителей-бомбардировщиков Су-17, помимо ударов по наземным целям, готовились вести воздушные бои с самолетами вероятного противника

де, а над ними; отказ от выделения некоторых групп обеспечения боевого полета. Боевые порядки эскадрилий и полков при действиях по наземным объектам стали более растянутыми по глубине.

Бомбардировочная авиация, из-за значительно возросшего противодействия средств противовоздушной обороны противника при полетах на больших высотах (что убедительно продемонстрировала вьетнамская война), тоже вынуждена была перейти на малые и предельно малые высоты. Сверхзвуковые броски к цели в стратосфере ушли в прошлое — подобное гусарство в эпоху зенитно-ракетных комплексов обещало верную смерть.

Для повышения вероятности преодоления ПВО использовались следующие средства: а) рациональное построение боевого порядка; б) разнообразное маневрирование в зонах целеуказания и поражения средств ПВО; в) применение средств радиоэлектронной борьбы. Для этого в состав ударных групп стали обязательно включать самолеты-постановщики групповых активных радиоэлектронных помех. Боевой порядок фронтовых бомбардировщиков, единый по замыслу, теперь состоял из нескольких групп различного тактического назначения — ударной, осещения, обнаружения, опознавания (доразведки) цели, подавления средств ПВО.

Возросшая роль воздушной разведки, совершенствование разведывательной аппаратуры, привели к дальнейшему развитию тактики действий разведывательной авиации. В основу способов преодоления противовоздушной обороны и ведения разведки советские стратеги тоже положили использование малых и предельно малых высот, либо стратосферы (т.е. самолеты стали летать ниже или выше зоны поражения зенитно-ракетных комплексов) и активное маневрирование.

Штурмовая авиация

В конце 60-х годов, в полном соответствии с бессмертной поговоркой «все новое — это хорошо забытое старое», снова вспомнили о штурмовики, похороненные в хрущевскую эпоху. О причинах возрождения штурмовой авиации



В начале 70-х годов произошло значительное расширение арсенала видов маневра при атаках наземных целей истребителями-бомбардировщиками



Самолет-разведчик МиГ-25Р не имел себе равных по скорости, что давало возможность советским летчикам средь бела дня летать над Тель-Авивом, не опасаясь израильских истребителей

речь уже шла выше, поэтому остановимся подробнее только на тактике ее применения.

Главком ВВС маршал авиации А.Н. Ефимов, сменивший в 1984 году маршала П.С. Кутахова, сам в годы войны воевал на штурмовике. Он подчеркивал, что «для штурмовика определяющим является его большая огневая мощь, способность в упор воздействовать на объекты противника на поле боя, высокая боевая живучесть. Меньшее значение для него имеет дальность полета, всепогодность и круглосуточность действия. Штурмовики должны оптимизироваться как самолеты, максимально приспособленные к условиям поражения всей совокупности объектов на поле боя, особенно подвижных, бронированных и прочных, а также для уничтожения в воздухе аналогичных по классу самолетов и вертолетов противника».

Эти условия определили тактику действий штурмовиков нового поколения в бою. Более эффективной, как показал опыт афганской войны, она становилась в случае совместных действиях с боевыми вертолетами. Поэтому при организации взаимодействия с вертолетами на переднем крае и в непосредственной близости от линии боевого соприкосновения, первоочередной задачей штурмовиков считалось подавление средств ПВО противника и прикрытие вертолетов. Применение подобных смешанных групп позволяло снизить свои потери в 3—4 раза, а величину потерь противника увеличить на 10—15 процентов.

Вооружение штурмовиков (а также фронтовых бомбардировщиков Су-24) управляемыми ракетами и корректируемыми бомбами с лазерным наведением потребовало организации четкого взаимодействия с сухопутными войсками. Дело в том, что обнаружение, целеуказание и подсветка лазером целей наземными авианаводчиками (из боевых порядков сухопутных войск) позволило вдвое увеличить дальность пуска ракет или сброса бомб с одновременным повышением точности наведения.

По мнению советских теоретиков, разделение функций между сухопутными войсками (указание и подсветка целей) и авиацией (поражение указанных целей) позволяло в значительной мере ослабить отрицательное влияние облаков дыма и пыли над полем боя, способных достигать вы-



Самолеты-разведчики МиГ-25РБ могли наносить бомбовые удары из стратосферы, используя специальные термостойкие авиабомбы



*Главкомандующий ВВС СССР в 1984—1990 годы
маршал авиации А. Ефимов*

соты до 1000 метров и растягиваться по горизонту на 500—1200 метров.

Осуществление в таких условиях атак штурмовиков с применением средств поражения, имеющих малый разброс (например, авиабомб с тормозными устройствами типа ФАБ-250ГУ-РД), становилось возможным уже через 30—40 минут после окончания артиллерийской подготовки; авиационных пушек и неуправляемых ракет — через 50 минут; управляемых ракет через 60—70 минут.

Однако у подобного способа применения авиационных средств поражения отмечались и серьезные минусы. В частности, затруднялась селекция отраженных сигналов, что ограничивало одновременное применение нескольких ракет с разных самолетов по соседним целям. Допустимые расстояния между подсвеченными целями, в зависимости от дальности пуска, лежали в интервале от 70 до 400 метров. А ведь в случае полномасштабного вооруженного конфликта на европейском ТВД предполагалось массовое применение управляемого оружия.

При нанесении ударов по объектам в тактической глубине обороны противника полет к цели следовало выполнять на предельно малой высоте, так как считалось, что это позволяет значительно сократить площадь, контролируруемую средствами войсковой ПВО. Поэтому в ходе многочисленных учений штурмовики делали горку в районе цели и производили атаку с пикирования (считалось желательным совершать маневр со стороны солнца или уходить в его сторону, т.к. это затрудняло применение зенитных управляемых ракет с тепловыми головками самонаведения).

Поражение цели с одной атаки теоретически позволяло сократить потери (к счастью, проверить это тезис на практике в условиях европейского ТВД не пришлось), но приводило к перерасходу средств поражения. Большая их часть, как показывал опыт учений, просто не попадала в цели из-за малых размеров последних.

Следовательно, отмечали теоретики в погонах, целесообразно атаковать объекты противника, делая несколько заходов над позициями своих войск и с помощью целеуказания с земли. Если цели расположены далеко от линии



Проламывать противовоздушную оборону НАТО должны были ударные самолеты МиГ-25БМ, получившие на вооружение противорадиолокационные ракеты

фронта, что не позволяет атаковать их из своего воздушного пространства, штурмовик должен в одном заходе последовательно поражать несколько близко расположенных объектов.

Вероятность поражения назначенных целей возрастала с увеличением количества штурмовиков в ударной группе либо поочередных действий нескольких групп с разных направлений. Для сокращения дистанций между последовательно атакующими группами должны были использоваться средства поражения с малым разбросом. Если же применялись управляемые ракеты, то даже при минимальной дальности их пуска расстояние между группами штурмовиков должно было быть не менее 4 км.

Нормативы ВВС допускали следующий расход боеприпасов одним самолетом для поражения объекта атаки: 10—12 авиабомб калибра 100 кг, или 200 пушечных снарядов, или 96 неуправляемых ракет. Дальнейшее увеличение расхода боеприпасов эффекта не давало, поскольку не приводило к заметному возрастанию ущерба.

При отражении контратак вражеской пехоты и бронетехники, штурмовики совместно с боевыми вертолетами должны были уничтожать в первую очередь резервы противника, выдвигающиеся в батальонных и ротных колоннах. Когда они выходят на рубеж развертывания в боевую линию, штурмовики предписывалось остановить их путем сброса противопехотных и противотанковых мин. Теоретически, один самолет мог таким образом задержать продвижение нескольких танковых или мотопехотных взводов. Остановившуюся бронетехнику атаковали противотанковыми управляемыми ракетами боевые вертолеты либо штурмовики, заходившие на цель над боевыми порядками своих войск и победоносно завершая разгром «агрессора».

Для уменьшения потерь от огня зенитной артиллерии и пулеметов, а особенно от зенитно-ракетных комплексов, на учениях (и в Афганистане) часто практиковалось одновременное нанесение ударов по цели и средствам ПВО, прикрывающим ее. Это делали отдельные самолеты либо пара штурмовиков.

Как показывал опыт локальных конфликтов, если огневые позиции зенитных средств оказывались в зоне



Ракетный угар хрущевской эпохи прошел, и на самолетах третьего поколения снова появились пушки

штурмовки случайно, точность стрельбы зенитчиков ухудшалась в 1,5 раза, а при целенаправленных атаках в 2—2,5 раза. Таков результат психологического воздействия и поражения огневых установок. Еще бы, попробуй оставаться спокойным, когда тебе на голову падают бомбы или баки с напалмом, а вокруг умирают товарищи, которым не повезло.

Помимо решения таких тактических задач, штурмовики могли осуществлять постановку дымовых завес (один самолет с полной загрузкой дымовых бомб калибра от 100 до

500 кг способен замаскировать 100—150 единиц бронетехники), производить разминирование местности взрывным способом (т.е. проделывать проходы в минных полях фугасными бомбами).

Кроме того, повысить эффективность действий штурмовиков позволяли: а) совершенствование средств и способов наведения, целеуказания и опознавания; б) увеличение удельного веса действий штурмовиков мелкими группами по вызову (с постановкой, уточнением задачи и переадресацией в воздухе); в) совместные действия с боевыми вертолетами и истребителями-бомбардировщиками по нанесению одновременных ударов по бронетехнике противника в предбоевых и боевых порядках.

Зоны ответственности различных видов авиации в случае вооруженного конфликта на Европейском ТВД распределялись следующим образом. При условии прорыва зональной ПВО полки и дивизии воздушных армий фронтовой авиации действуют на глубине до 150 километров, боевые вертолеты до 50—70 км от линии фронта. Объектами авиационной поддержки войск в первую очередь считались средства ядерного нападения, артиллерия, самолеты и вертолеты на передовых площадках, командные пункты и узлы связи, тактические десанты противника.

Продолжительность авиационной подготовки атаки общевойсковых частей и соединений планировалась длительностью 20—30 минут, авиационной поддержки 60—90 минут. Дальнейшее авиационное сопровождение предполагалось осуществлять в форме ударов по вызову; авиационное обеспечение выдвижения войск — эшелонированными действиями бомбардировочной и истребительно-бомбардировочной авиации по средствам ядерного нападения и аэродромам противника.

Большое влияние на развитие тактики боевого применения советской авиации этого периода оказала афганская война. Специфические условия театра военных действий, на котором пришлось действовать всем видам ВВС — истребителям, истребителям-бомбардировщикам, штурмовикам, фронтовым и дальним бомбардировщикам, разведчикам, транспортным самолетам и вертолетам — потребовали поиска и скорейшего внедрения в практику боевых

действий новых тактических приемов, форм организации и применения сил авиации. Рассказ об этом — в следующей главе.

Дальняя авиация

Процесс поиска новой тактики затронул и дальнюю авиацию. Вооружение стратегических бомбардировщиков Ту-95МС крылатыми ракетами нового поколения большой дальности с инерциальными системами наведения позволило их применять свое оружие, не входя в зону поражения наземных средств ПВО. Это сделало такие машины одними из главных действующих лиц в потенциально возможной воздушной наступательной операции против стран НАТО. Если их предшественники несли одну примитивную ракету Х-20, то Ту-95МС брали до 16 крылатых ракет Х-55, что многократно увеличивало их боевой потенциал.

Одной из главных задач, стоявших перед дальней авиацией, долгие годы являлась борьба с авианосными ударными группами ВМФ США и океанскими конвоями (в случае начала войны в Европе американское командование пла-



Ракетносцы Ту-95МС получили на вооружение крылатые ракеты большой дальности нового поколения, которые позволяли экипажам не входить в зону поражения средств ПВО

нировало крупномасштабную переброску своих войск на европейский ТВД). Основным оружием тяжелых бомбардировщиков, применяемым против кораблей, тоже служили крылатые ракеты.

После обнаружения американских кораблей дальними самолетами-разведчиками Ту-16, Ту-95 и Ту-142 и получения целеуказаний от них, в атаку выходили ракетоносцы Ту-95К-22, каждый из которых нес одну ракету Х-22. Она шла на цель со скоростью 3670 км/час, а ее кумулятивная боевая часть при попадании в корабль оставляла после себя 12-метровую пробоину.

Однако поскольку палубные истребители обеспечивали перехват воздушных целей в радиусе до 1100 км от авианосной группы, а дальность полета Х-22 составляла, к большому огорчению летного состава дальней и морской авиации, всего 350 км. К тому же массированные активные и пассивные помехи со стороны корабельных и авиационных средств РЭБ исключали возможность точного прицеливания. Поэтому стандартный план атаки ударной авианосной группы предусматривал (для начала) пуск 8-и ракет с ядерными зарядами в район вероятного нахождения авианосцев.

После этого, считали советские штабисты, уровень помех снизится настолько, что позволит выделить на экранах локаторов отдельные корабли (авианосцы) и нанести по ним прицельный удар. Если этого не произойдет, планировался третий удар, на добивание.

Иную тактику борьбы с авианосцами (к счастью, только на учениях) применяли сверхзвуковые бомбардировщики Ту-22, способные выполнять сверхзвуковой «бросок» на малой высоте. В атаке против авианосного соединения обычно планировалось участие не менее четырех самолетов-разведчиков, полка ракетоносцев Ту-22К и нескольких эскадрилий истребителей сопровождения.

Разведчики Ту-22Р должны были найти и опознать авианосец, сообщить его координаты ударной группе. Затем четверка расходилась — одна пара разведчиков демонстративно ставила активные помехи, оставаясь на большой высоте, другая пара на малой высоте (до 100 метров) про-

рывалась к авианосцу вплоть до установления визуального контакта, сообщая точные координаты ракетоносцам.

С рубежа в 300 км от цели, после уточнения прицела, ударная группа производила пуск крылатых ракет. Разведчики в этот момент на сверхзвуковой скорости уходили к своим, пытаясь избежать поражения зенитными ракетами и встречи с палубными истребителями. Но шансов уцелеть у них практически не было.



Над просторами мирового океана Ту-95 занимались поиском американских авианосных ударных групп



Главной целью для «Бэкфайров» все время оставались американские авианосцы

Берлинское авиашоу

Выше уже шла речь о многочисленных воздушных инцидентах периода «холодной войны». Случались они при Брежневе, только в середине 60-х годов их эпицентр переместился с территории СССР в Германию. Невидимый «железный занавес», разделивший мир после Второй мировой войны, перегораживал небо Европы, нередко превращаясь в линию огня.

Весной 1964 года на Магдебургском полигоне командование ГСВГ проводило крупные учения, с привлечением нескольких танковых и мотострелковых дивизий. Командовал ими генерал армии И.И. Якубовский (1912—1976), из Москвы для наблюдения за их ходом прибыл с многочисленной свитой заместитель министра обороны, маршал А.А. Гречко.

Перемещения и стрельбы нескольких сотен советских танков неподалеку от границ ФРГ, естественно, вызвали серьезное беспокойство и любопытство командования НАТО, в первую очередь среди американских генералов. Они направили в район учений, для наблюдения за советскими войсками, самолет-разведчик RB-66, полет которого закончился трагически.

Сразу после пересечения границы ГДР американский самолет был обнаружен и пара барражировавших истребителей МиГ-21, по приказу командующего 24-й воздушной армией генерала Пстыго, без предупреждения атаковала его. Капитан Зиновьев в первой же атаке сбил разведчик, обломки которого рухнули на полигон. Один член экипажа погиб, троих взяли в «плен». Позже американских летчиков отпустили домой.

Через год жители Западного Берлина стали свидетелями впечатляющего авиационного «шоу», не имеющего аналогов в истории мировой авиации. Все знают о печально знаменитой хулиганской выходке Хрущева в зале заседаний ООН, когда привыкший к раболепству окружающих советский лидер стал стучать ботинком по столу, пытаясь сорвать выступление американского представителя. Фото-

графии «кукурузника», увлеченно работающего ботинком, обошли газеты и журналы всего мира, разумеется, кроме СССР.

Но мало кто из бывших граждан бывшего СССР знает о другом похожем событии, имевшем место 7 апреля 1965 года. На этот раз советское руководство решило не ботинком по столу стучать, а заглушить ненавистные голоса «германских реваншистов» ревом авиационных турбин. В Западном Берлине было намечено заседание бундестага ФРГ, что вызвало резко отрицательную реакцию Кремля. Советское руководство по-прежнему не считало Западный Берлин частью ФРГ. Поэтому из Москвы в Восточный Берлин срочно прибыли первый заместитель министра обороны маршал А.А. Гречко, главком ВВС главный маршал авиации К.А. Вершинин и другие выдающиеся полководцы Страны Советов. Задача, поставленная перед ними Политбюро и лично товарищем Брежневым, была проста и понятна: любой ценой не допустить демонстрации германского единства.

После недолгого обсуждения московские и местные «товарищи» разработали план противодействия «вылазке реваншистов». Главную роль он отводил авиации. Для на-



Тренировочные полеты в одном из авиаполков истребителей-бомбардировщиков Группы Советских войск в Германии

чала депутатов бундестага напугали. Не успел самолет, на котором они летели в Западный Берлин, пересечь границу ГДР, как к нему приблизились два советских истребителя МиГ-19, уже поджидавших гостя. Маневрируя в непосредственной близости от западногерманского самолета, их пилоты заставили немецкий экипаж повернуть назад, благо, что и повод подходящий нашелся: самолет шел на высоте 8000 метров, тогда как полагалось не выше 3048 метров (10 тысяч футов).

Со второй попытки депутатская машина все же прилетела в Западный Берлин под конвоем двух МиГ-21. Гости и встречающие еще не знали, что это цветочки, а ягодки впереди. Тогдашний председатель бундестага Гарстенмаейер только начал приветственную речь перед десятками тысяч пришедших в аэропорт жителей Западного Берлина, как в небе над ними пара истребителей МиГ-21 преодолела звуковой барьер.

Эффект был потрясающий, люди долго не могли прийти в себя. Когда же Гарстенмаейер попытался снова начать выступление, еще одна пара МиГов снова сделала то же самое. Встреча в аэропорту была окончательно испорчена, но «шоу» на том не окончилось.

После того, как депутаты бундестага начали заседание в берлинском Конгрессхалле, как над этим зданием на малой высоте прошли советские истребители, ревом двигателей заглушая все звуки. Одна пара самолетов сменяла другую: Гречко требовал обеспечить высокий темп пролета самолетов, а командование 24-й воздушной армии старательно выполняло приказ. В общей сложности, 7 апреля над Западным Берлином прошли 400 (четыреста!) истребителей и истребителей-бомбардировщиков с красными звездами на крыльях.

Демонстрация воздушной мощи, больше похожая на хулиганство, к счастью обошлась без потерь среди летчиков и мирных жителей. Но шума она вызвала много, как в прямом, так и в переносном смысле. Ничего о ней не знали жители лишь одной страны — Советского Союза, за исключением немногочисленной группы «отщепенцев-диссидентов», регулярно слушавших «вражеские» радиоголоса.

В 60-е и в 70-е годы советские ВВС не участвовали в вооруженных конфликтах. Их уделом стали многочисленные учения, такие как «Березина», «Днепр», «Двина» и прочие. Операция «Дунай» (вторжение в Чехословакию в августе 1968 года) тоже прошла без воздушных сражений. Пулеметным огнем с земли были сбиты всего несколько советских вертолетов.

Египетская катастрофа

Зато многочисленные «братья по вере» в Азии и Африке постоянно с кем-то воевали, утверждая бессмертные идеи марксизма-ленинизма. Воевали они, естественно, советским оружием, включая и боевые самолеты. Подготовка летчиков для Египта, Сирии, Вьетнама и других перманентно воюющих стран осуществлялась в нескольких советских летных училищах, через них прошли сотни пилотов со всех континентов.

Однако переход от теории к практике у наших «братьев-друзей-союзников» всегда происходил с трудом, особенно на Ближнем Востоке. Так, арабо-израильские войны 1967 и 1973 гг. закончились полным разгромом войск приверженцев «социализма с исламским лицом». Огромное превосходство в количестве оружия им не помогло.

Леонид Ильич Брежнев никогда не отказывал в помощи народам, борющимся с мировым империализмом, и особенно борцам с сионизмом. Евреев — отечественных и зарубежных — он сильно не любил. Поэтому, а также политики ради, арабам быстро поставили новые танки и самолеты взамен утраченных. Тысячами исчислялось количество советских офицеров, направленных для обучения «арабских братьев» в Египет, Сирию, Ливию, Йемен.

Официально им запрещалось прямое участие в боевых действиях, ведь формально Советский Союз оставался нейтральной страной. Но у каждого правила в советские времена существовали многочисленные исключения, правда о которых долгие годы тщательно скрывалась, в первую очередь от собственных граждан. К числу таких тайн (известных на Западе, но скрываемых в СССР) два

десятилетия относилось участие советских летчиков в «войне на истощение» между Египтом и Израилем.

Шестидневная арабо-израильская война 1967 года закончилась практически полным уничтожением египетских ВВС. 450 самолетов и вертолетов советского производства сгорели на аэродромах или были сбиты в небе. Но Советский Союз в короткие сроки вновь поставил Насеру тысячи танков и сотни боевых самолетов из своих бездонных запасов. В результате буквально через пару лет после разгрома, арабы опять превзошли противника количеством оружия и боевой техники.

Однако количество не обеспечивает само по себе качественный перелом в воздушной войне. Прекрасно подготовленные израильские летчики использовали в тот период две очень хорошие машины: новейший американский истребитель-бомбардировщик F4 «Фантом», а также французский истребитель «Мираж-3». Они наносили большие потери египетским ВВС. Арабы ничего не могли противопоставить противнику: зенитно-ракетные комплексы С-75 безнадежно устарели (боевая авиация уже перешла на малые высоты, где С-75 абсолютно неэффективен), истребители МиГ-21 первых модификаций по своим летно-боевым качествам значительно уступали «Миражам» и «Фантомам», уровень подготовки летного состава был несопоставим с израильским.

Президент Гамаль Абдель Насер (1918—1970) потребовал от Брежнева новых зенитных ракет и самолетов, а главное, опытных советских летчиков. В начале 1970-го года 60 истребителей МиГ-21 последних модификаций и более 80 пилотов прибыли в Египет. На них возлагались очень большие надежды. Как арабское, так и советское руководство считало, что советские летчики и ракетчики наконец покажут Израилю «кузькину мать». Ведь точка зрения Кремля на причины поражения арабов была очень проста: им дали прекрасное оружие, а они не умеют воевать. В Москве поверили собственным пропагандистским сказкам.

Кремлевские вожди были твердо уверены в том, что успешные действия советской авиации над Синаем восстановят пошатнувшуюся веру в мощь советского оружия. Но-



*В воздух поднимается «голубь мира» — МиГ-21.
Он не имел пушечного вооружения и нес всего лишь
две ракеты класса «воздух—воздух» РЗ*

вейшие истребители, зенитно-ракетные комплексы С-125, специально отобранные наиболее подготовленные летчики не оставляли сомнений в успехе операции «Кавказ».

О том, что произошло дальше, рассказал на основании рассекреченных (для узкого круга специалистов) отчетов уцелевших участников воздушного боя 30 июля 1970 года полковник Бабич, исследовавший вопросы боевого использования авиации в локальных конфликтах. Надо заметить, что на Западе подробности этого боя давно уже многократно и подробно описаны, только у нас они долгое время скрывались под грифом «совершенно секретно».

Итак, командир советского авиационного подразделения получил от командования ПВО Египта сообщение о том, что над Синайским полуостровом появились израильские штурмовики А4 «Скайхок» и истребители-бомбардировщики «Фантом» (интересно, как это египетские операторы РЛС сумели по отметкам на индикаторах определить типы самолетов?). На перехват вылетели две четверки истребителей МиГ-21МФ. Противник, обнаружив приближение 8-и советских самолетов, от встречи уклонился и повернул назад. На всякий случай пилотам МиГов приказали

оставаться в зонах патрулирования и ждать дальнейших указаний. Далее предоставим слово полковнику Бабичу:

«В 15.37 в небе появились новые цели: три звена «Миражей» в сомкнутом боевом строю на высоте 7000 метров со скоростью около 1000 км/час шли севернее Сухны в направлении северной зоны дежурства египетских истребителей. Последних, по команде с земли, тут же развернули навстречу противнику. Одновременно к ним на помощь были направлены истребители южной группы. Оказавшись с МиГаами на встречном курсе, «Миражи» разомкнулись на пары, как бы предлагая своим оппонентам сделать то же самое и начать поединок. Однако наши летчики такой вариант отвергли и четверкой атаковали одну из пар. В этот момент в бой вступило второе звено израильских истребителей, и таким образом на каждый МиГ приходилось уже по два «Миража»...

Одновременно «южное» звено МиГов было внезапно атаковано из засады звеном —4. Взорвавшиеся пискom «сирены» предупредили летчиков об угрозе, но было поздно. В круговерти стремительного боя, когда капитан Юрченко уже ловил в прицел уходящий крутым виражем «Мираж», ведомый — капитан Макаp — предупредил своего командира о появлении сзади противника и начал строить противоракетный маневр.

Однако ведущий посчитал, что у него еще имеется небольшой запас времени и, завершив процедуру приведения в готовность оружия, все же выполнил прицельный пуск по израильскому истребителю. Видимо последнее, что видел капитан Юрченко, это как вспыхнул «Мираж», а в следующее мгновение его МиГ-21 был поражен управляемой ракетой «Спэрроу».

Разбираться с МиГом ушедшего в боевой разворот ведомого, экипажам «Фантомов» было «не с руки», так как они сами в этот момент попали под удар пары капитана Сыркина, шедшей с принижением. Выполнившие форсированный разворот «Фантомы» некоторое время смогли удерживать МиГи вне эффективной дальности применения оружия, а затем пара советских истребителей в свою очередь попала под удар звена «Миражей», возглавляемого Ашер Сниром, и вскоре осколки взорвавшихся рядом уп-

руляемых ракет поразили истребители капитана Сыркина и капитана Яковлева.

Несмотря на то, что катапультироваться удалось обоим, в живых остался только один — Сыркин... Между тем, организовав изоляцию района боя, экипажи «Фантомов» отошли на безопасную дистанцию, и в дальнейшем разгром группы советских истребителей довершили «Миражи». Как погиб капитан Каменев, в точности неизвестно. Скорее всего, его сбил управляемой ракетой пилот израильского «Миража».

Последним был сбит МиГ-21 капитана Журавлева — на малой высоте при выходе из боя (горючее было уже на исходе, это вечная и трагическая проблема советской авиации — малый радиус действия!) пушечный залп пилота израильского «Миража» оборвал жизнь советского летчика.

В своей статье, опубликованной в журнале «История авиации», полковник Бабич рассказывает о пяти сбитых истребителях и четырех погибших советских летчиках (в его более ранней публикации в журнале «Авиация и космонавтика» речь шла о четырех самолетах и трех пилотах, не вернувшихся из боя).

Результаты воздушного боя 30 июля 1970 года были для советских летчиков удручающими, если не сказать больше. Буквально за несколько минут погибли четыре опытных пилота, потеряны пять истребителей. Израильские летчики выиграли воздушный бой со счетом 5:0 (потерю «Миража», предположительно сбитого капитаном Юрченко, ВВС Израиля не подтвердили), продемонстрировав полное превосходство в умении тактически правильно планировать и вести бой в сложной воздушной обстановке.

Известие о печальном исходе советско-израильского столкновения вызвало в Москве шок, никто не ожидал подобного результата. После этого стало просто неприлично списывать все неудачи арабов на их неумение пользоваться советским оружием. Египтяне же серьезно задумались о своем будущем и через два года отправили домой всех советских военных специалистов. Потерпев жестокое поражение в октябрьской войне 1973 года (так называемая «Война Судного дня»), они стали развивать военное сотрудничество с США, предпочтя американскую технику советской.

Поражение в египетском небе стало мощным ударом по самолюбию командования ВВС и тех летчиков, которые узнали об этом событии. Долгие годы пропаганда твердила о превосходстве советской авиации и вдруг такое унижение. Затем, в полном соответствии с советскими нравами, всем лицам, причастным к египетской «командировке», приказали забыть о ней навсегда, а все материалы о боевых столкновениях, вместо того, чтобы изучить и применить в боевой подготовке, спрятали на долгие годы в архив.

Еще одной неприятной страницей в истории советского авиастроения стали итоги воздушных боев между сирийцами и израильтянами в ливанском небе летом 1982 года. Тогда были сбиты свыше 80 сирийских МиГов и Су, а израильтяне потеряли 10. Во всем мире этот факт восприняли как очередное свидетельство превосходства западной авиационной и радиоэлектронной техники над отсталой советской.

Афганистан

За 46 лет, прошедших после Второй мировой войны до распада СССР, советские вооруженные силы участвовали лишь в одной полномасштабной войне (не считая корейского конфликта), спрятанной под псевдонимом «выполнение интернационального долга на территории Демократической Республики Афганистан».

Основной причиной конфликта стало стремление сохранить в этой отсталой стране власть горстки коммунистов, захвативших ее путем военного переворота и удерживавших свой режим посредством кровавого террора. Впрочем, солдаты и офицеры советских войск, вторгшихся в Афганистан в декабре 1979 года, были уверены, что всего на несколько часов опередили американцев, которые, как утверждала пропаганда, готовились сделать то же самое.

Но то, что генштаб задумал как прогулку без приглашения к южному соседу, обернулось настоящей войной, длившейся 10 лет. Она унесла жизни пятнадцати тысяч советских военнослужащих и более чем миллиона афганцев. Более того, именно эта война, «сожравшая» без малейшей пользы около 80 миллиардов долларов (!), стала своего ро-

да катализатором, ускорившим экономический и политический кризис в СССР, который завершился развалом гигантского государства на 15 «новых республик».

Соответственно, на войне как на войне. Потребовалось привлечь крупные силы сначала армейской и фронтовой, а позже и дальней авиации. В Афганистане воевали истребители, истребители-бомбардировщики, фронтовые бомбардировщики, разведчики, здесь возродилась штурмовая авиация, дальние бомбардировщики пахали девятитонными супер-бомбами горы и равнины многострадальной страны. Но главным действующим лицом воздушной войны над Афганистаном стали боевые вертолеты.

В 80-е годы практически весь летный состав фронтовой и армейской авиации прошел «обкатку» войной. Избежать ее смогли только те, кто имел надежных друзей среди высшего начальства. Остальным пришлось пережить месяцы напряженной боевой работы, получить ордена, а многим достался лишь цинковый гроб.



«Соколы Фиделя». У кубинских летчиков был свой Афганистан — на советских самолетах МиГ-23 БН они сражались в небе Анголы, утверждая в Африке идеалы социализма

Летчики советских ВВС появились в Афганистане за-долго до официального ввода войск якобы «по просьбе революционного правительства». Уже летом 1979 года на аэродроме в Баграме постоянно дислоцировались вертолетная эскадрилья подполковника Белова из 280-го отдельного вертолетного полка и военно-транспортный отряд (десять транспортников Ан-12) полковника Ишмуратова.

Эти вертолеты и самолеты, подчиненные главному советскому военному советнику, работали в интересах афганской правительственной армии и занимались в основном транспортными перевозками. Помимо них, в каждом авиационном полку ВВС ДРА имелись военные советники и технические специалисты.

Но вот наступил день 25 декабря 1979 года. В афганском небе появились десятки гигантских транспортных самолетов, принесшие на своих крыльях полки 103-й гвардейской воздушно-десантной дивизии со штатным вооружением и военной техникой.

Только за первые двое суток вторжения военно-транспортная авиация совершила 343 самолето-вылета, доставив 7700 человек, 894 единицы боевой техники и свыше тысячи тонн различных грузов.

В переброске войск участвовали самые грузоподъемные самолеты в мире Ан-22 «Антей» из состава 12-й военно-транспортной Мгинской Краснознаменной авиадивизии. Из имевшихся у нее 59 «Антеев», 52 машины совершили 66 рейсов по маршруту Энгельс — Ташкент — Кабул. Рядом с ними трудились реактивные Ил-76 и турбовинтовые Ан-12, совершившие, соответственно, 77 и 200 самолето-вылетов.

Одновременно с высадкой десантников в чужой стране, военно-транспортная авиация понесла первые потери. Уже вечером 25 декабря при заходе на посадку в Кабульском аэропорту врезался в гору и взорвался самолет Ил-76 капитана Головчина. Все 44 человека, находившиеся на его борту, погибли.

Вслед за транспортниками, на афганских аэродромах появились боевые машины с красными звездами на крыльях. Авиapolки Туркестанского военного округа, базировавшиеся по соседству с новым театром военных действий,



В декабре 1979 года в Афганистан первыми отправились десантники 103-й гвардейской воздушно-десантной дивизии. Начинаясь война, в которой их использовали в качестве обычной пехоты



Одними из первых в Афганистане появились истребители-бомбардировщики Су-17 217-го АПИБ, способные в условиях высокогорья доставлять к цели четыре пятисоткилограммовые бомбы

поднимались по тревоге и отправлялись в опасную командировку «за речку».

В первых числах января 1980 года на помощь «братскому народу» пришли 115-й гвардейский истребительный авиаполк из узбекского Кокайды (14 МиГ-21бис базировались в Баграме); 87-й отдельный разведывательный авиаполк (10 МиГ-21Р в Баграме); 217-й авиаполк истребителей-бомбардировщиков (17 Су-17 на аэродроме Шинданд); 136-й авиаполк истребителей-бомбардировщиков (13 МиГ-21ПФМ в Кандагаре). Армейская авиация была представлена 302-й отдельной вертолетной эскадрильей в Шинданде (5 Ми-8Т, 1 вертолет управления Ми-9, 2 Ми-2) и одной эскадрильей 280-го вертолетного полка в Кандагаре (11 Ми-8МТ, 1 Ми-24).

Высшее военное командование первое время считало, что этой небольшой авиационной группировки более чем достаточно. Подумаешь, задача: уничтожить несколько тысяч бородатых мужиков в галошах с древними винтовками, прячущихся в горах, дабы укрепить позиции своей марионетки Бабрака Кармаля и продолжить строительство «социализма с исламским лицом» на афганской земле.

Но уже весной 1980-го года стало ясно, что дела обстоят гораздо хуже, чем предполагали аналитики министерства обороны. Вместо блицкрига (типа операции «Дунай» 1968 года в Чехословакии) все более четко вырисовывалась перспектива затяжной контрпартизанской войны, не предусмотренной советскими военными уставами. Оказалось, что рассуждать о героических подвигах советских партизан — это одно; а вот самим столкнуться с массовым партизанским движением, пользующимся широкой поддержкой местного населения и стран Запада, действующим на территории со сложнейшим рельефом — это совсем другое.

С возникшими трудностями коммунисты решили бороться традиционно — числом, а не умением, как учил Суворов. В дополнение к трем дивизиям, уже сражавшимся в Афганистане, из Среднеазиатского военного округа прибыла 201-я мотострелковая Гатчинская Краснознаменная дивизия. А поскольку первые же недели боевых действий войск в ДРА показали, что без массового применения авиации, особенно вертолетов, шансов на успех практически

нет, вслед за мотострелками отправились новые авиационные части.

Вертолеты 181-го отдельного вертолетного полка разместились в Кундузе (12 боевых Ми-24) и Файзабаде (12 Ми-8). Рядом базировался 292-й вертолетный полк: 12 Ми-24 в Джалалабаде, 12 Ми-8МТ в Гардезе. На Кабульском аэродроме обосновался 50-й смешанный авиаполк, специально сформированный в городе Чирчик для действий в Афганистане: 16 истребителей МиГ-21 ПФМ, 12 боевых вертолетов Ми-24, 12 вертолетов Ми-8, по четыре транспортных самолета Ан-26 и Ан-12.

К концу первого года войны советская авиационная группировка в Афганистане насчитывала 89 самолетов и 112 вертолетов. В дальнейшем ее постоянно усиливали новые авиаполки, прибывавшие из Союза, а также действовавшие с советских аэродромов в приграничной полосе.

В командировку на войну направлялись авиаполки со всех уголков Советского Союза. Приобретать боевой опыт должны были все. Таким образом, повторялась корейская модель. Вместо того, чтобы заменять личный состав постепенно, давая возможность новичкам учиться у опытных воздушных бойцов, в бой бросали необстрелянные полки, предоставляя возможность пилотам самостоятельно постигать «грамматику боя, язык батарей». Обычный срок пребывания в Афганистане составлял год, после чего на смену приходили новые полки.

Истребительную авиацию ВВС поначалу представляли на этой необъявленной войне летчики 115-го гвардейского истребительного авиаполка Туркестанского ВО (аэродром Кокайды, Узбекская ССР) и 927-го ИАП Белорусского ВО (аэродром Береза), которые летали на истребителях МиГ-21бис.

В 1984 году их сменили более совершенные МиГ-23МЛД 905-го ИАП (аэродром Талды-Курган, Казахская ССР); 655-го ИАП (аэродром Пярну, Эстонская ССР); 982-го ИАП (аэродром Вазиани, Грузинская ССР); 190-го ИАП (аэродром Канатово, Украинская ССР); 979-го ИАП (аэродром Щучин, Белорусская ССР); 168-го ИАП (аэродром Староконстантинов, Украинская ССР); 120-го ИАП (аэродром Домна, РСФСР).

Как видим, на войне побывали полки, дислоцировавшиеся на огромном пространстве от Балтики до Аральского моря. Не трогали только авиационные части Групп советских войск в Восточной Европе, поскольку кто-то должен был грозить мировому империализму.

Не менее разнообразной была география базирования полков истребительно-бомбардировочной авиации, сменявших прежние аэродромы на Шинданд и Кандагар: 217-й авиационный полк истребителей-бомбардировщиков (АПИБ) из Кзыл-Арвата (Туркменская ССР), 136-й АПИБ из Чирчика, 189-й гвардейский АПИБ с забайкальского аэродрома Борзя-2, 274-й АПИБ из Мигалово (Калинин).

Глазами командования 40-й армии всю войну служила 263-я отдельная авиаэскадрилья тактической разведки, базировавшаяся в Кабуле. Ее состав тоже ежегодно обновлялся, разведывательные авиаэскадрильи приходили со всех уголков СССР, чтобы через год уступить свое место новичкам. Первоначально основным самолетом-разведчиком в афганском небе был МиГ-21Р. На таких машинах летали эскадрильи 87-го отдельного разведывательного авиаполка из Карши, 118-го ОРАП из прикарпатского Чорткова, 827-го ОРАП из Лиманского (Крым), 293-го ОРАП из дальневосточной Возжаевки и 10-го ОРАП из белорусского Щучина.

В 1984 году, ввиду значительного роста потребностей в разведывательной информации, МиГи уступили свое место более современным Су-17МЗР уже имевшего боевой опыт 87-го ОРАП, 871-го ОРАП из Чимкента и 101-го ОРАП с забайкальского аэродрома Чинданд-2.

Надо заметить, что самолеты-разведчики, кроме разведывательной аппаратуры, постоянно брали с собой бомбы и ракеты. Например, летчики эскадрильи 10-го ОРАП за четыре месяца (с июля по ноябрь 1983 года) сбросили более 2000 авиабомб, а всего за восемь месяцев на войне они совершили 3135 боевых вылетов, сбросили 4760 авиабомб, отсняли более 70 километров фотопленки!

Первоначально все авиационные части на территории Афганистана организационно свели в 34-й смешанный авиационный корпус, вскоре переименованный в военно-

воздушные силы 40-й общевойсковой армии (ни одна другая армия в СССР не имела собственной авиации), первым командующим которых стал Б.А Лепяев.

Характерной особенностью афганской войны являлась высокая интенсивность боевой работы и использования авиационной техники, особенно в штурмовых авиаполках.



Истребители МиГ-23 появились в афганском небе в 1984 году



Полки истребителей-бомбардировщиков Су-17 были главными действующими лицами афганской войны

Так, полковник Г. Хаустов совершил в Афганистане за два года более 700 боевых вылетов, полковник А. Ручкой (тот самый Ручкой) — 453, старший лейтенант В. Гончаренко — 415. Воздушные разведчики тоже трудились весьма напряженно. Так, командир 263-й авиаэскадрильи тактической разведки, майор В. Рябов, выполнил 324 боевых вылета, начальник штаба майор В. Коваль — 228, капитан В. Михно — 321. Это результаты лишь одного года пребывания на войне!

Для сравнения отметим, что за все время Великой Отечественной войны И. Кожедуб выполнил 326 боевых вылетов, А. Колдунов (будущий главком ПВО) — 358, Е. Савицкий — 216, А. Ефимов (на штурмовике Ил-2) — 222, В. Решетников (на бомбардировщике Ил-4) — 307. Наибольшее число боевых вылетов совершил летчик-истребитель, будущий маршал авиации Н. Скоморохов — 605.

Авиационные части решали в период афганской войны множество боевых задач, главными среди которых были две: а) авиационная поддержка боевых действий частей сухопутных войск и б) самостоятельные действия по уничтожению важных объектов противника.

Основным содержанием авиационной поддержки считались «действия авиации по поражению объектов противника в тактической и ближайшей оперативной глубине в тесном взаимодействии с наземными войсками в целях создания благоприятных условий для выполнения поставленных перед ними боевых задач. Она осуществлялась обычно при разгроме бандформирований в отдельных районах, т.е. периодически и почти каждый раз в новом районе».

Отсутствие у противника средств ПВО средней и большой дальности облегчало летчикам выполнение задачи авиационной поддержки, которая обычно производилась в три этапа: авиационная подготовка атаки, авиационная поддержка и авиационное сопровождение войск в глубине. При ее подготовке большое внимание уделялось воздушной разведке района боевых действий, которая позволяла получить достоверные сведения о местности и противнике, поскольку агентурная разведка в Афганистане из-за враждебного отношения населения была крайне затруднена.



Возросшая потребность в разведывательной информации потребовала замены самолетов-разведчиков МиГ-21Р на более современные Су-17МЗР

Проведение авиационной подготовки планировал штаб 40-й армии в контексте предстоящих боевых действий мотострелков или десантников. Основным содержанием этого этапа являлись одновременные воздушные удары по заранее определенным объектам моджахедов (они же душманы). Пока противник не располагал средствами ПВО, ударные действия проводились без соответствующего обеспечения. Но со временем, когда партизаны стали более умело организовывать зенитное прикрытие своих позиций (для этого они широко использовали крупнокалиберные пулеметы ДШК, зенитные автоматические пушки, а в дальнейшем и переносные зенитно-ракетные комплексы), способы действий пришлось менять.

Теперь в основе воздушных атак истребителей и истребителей-бомбардировщиков лежала тактика нанесения последовательных ударов по наземным целям, для чего обычно формировались 4 группы. Это были:

1) группа подавления ПВО (1—2 пары истребителей МиГ-21бис; в дальнейшем МиГ-23МЛД или истребителей-бомбардировщиков Су-17МЗ) обрабатывала кассетами с мелкими бомбами или неуправляемыми ракетами С-5 район цели и склоны гор вдоль маршрута полета;

2) группа целеуказания (2 вертолета Ми-8 или 2 истребителя), обозначавшая бомбами либо ракетами цель удара;

3) ударная группа (2—4 пары истребителей или истребителей-бомбардировщиков), наносившая удар по цели с использованием различных средств поражения;

4) группа контроля результатов удара (2 разведчика МиГ-21Р или Су-17МЗР), выяснявшая, поражена ли цель (командование постоянно подозревало летчиков в том, что они сбросили бомбы или выпустили ракеты не там, где надо).

При атаках целей, имевших более мощное зенитное прикрытие, использовался усиленный состав групп: 1) группа подавления ПВО (2—3 пары истребителей или истребителей-бомбардировщиков); 2) отвлекающая группа (пара истребителей или истребителей-бомбардировщиков); 3) группа целеуказания (пара вертолетов Ми-8); 4) ударная группа (2—4 пары истребителей или истребителей-бомбардировщиков, либо 1—2 звена боевых вертолетов Ми-24); 5) группа прикрытия (1—2 пары истребителей или истребителей-бомбардировщиков, либо вертолетов Ми-24); 6) группа контроля результатов удара (пара МиГ-21Р или Су-17МЗР).

Самолеты ударной группы, как правило, несли четыре 250-кг осколочно-фугасных бомбы и боекомплект 23-мм пушки ГШ-23.

Авиационная поддержка атаки начиналась после выхода мотострелков или десантников на рубеж перехода в атаку. В этот момент основными целями для авиации становились опорные и командные пункты, позиции зенитных средств, склады боеприпасов, огневые точки и живая сила противника.

Боевые самолеты действовали из положения «дежурство в воздухе» либо «дежурство на аэродроме» по вызову руководителя операции или командиров частей.

Авиационные наводчики, находившиеся в боевых порядках сухопутных войск, информировали экипажи о наземной обстановке и обеспечивали целеуказание с использованием характерных ориентиров, ракет, трассирующих снарядов. Обозначенные цели атаковали с пикирования одиночные самолеты (вертолеты) или их пары. Часто ис-



*Вертолеты стали «рабочими лошадками» афганской войны.
Однако более трехсот из них были сбиты душманами*

пользовался «замкнутый круг», когда четыре самолета на дистанции до 2000 метров обеспечивали постоянное огневое воздействие на противника, взаимно прикрывая друг друга.

В первое время организация взаимодействия авиации и общевойсковых частей наталкивалась на множество проблем. Последний командующий 40-й армией генерал Борис Громов писал в своих мемуарах: «Авиация — мощная сила, но ею необходимо управлять. В каждой колонне находились авиационные наводчики, но они ничего не видели и не знали, откуда ведется огонь».

Поэтому вначале нам приходилось наносить авиационные удары примерно по площадям. Или отдавать все на откуп летчику — если он видел противника, то наносил по нему бомбо-штурмовой удар. Иногда под огонь авиации попадали и свои войска — из-за того, что с большой высоты очень трудно было разобрать, где находятся душманы, а где наши солдаты».

После выполнения этих задач, экипажи фронтовой и армейской авиации приступали к авиационному сопровождению наступающих войск в глубину (хотя отсутствие линии фронта делало это понятие эфемерным, в Афганистане обычно не было четко наблюдаемой линии соприкосновения). Объекты противника (оборудованные огневые точки) поражались по мере их выявления разведкой и по вызову общевойсковых командиров, начиная с батальонного уровня. Вертолеты армейской авиации в период проведения войсковых операций осуществляли высадку тактических десантов, доставляли войскам боеприпасы, продовольствие, эвакуировали раненых и погибших.

Своеобразный характер военных действий потребовал организации постоянной разведки противника. Поэтому из экипажей разведывательных полков Туркестанского военного округа была сформирована 263-я отдельная авиационная эскадрилья тактической разведки, в составе которой имелись специальные самолеты-разведчики МиГ-21Р, способные действовать в ночных условиях.

В течение одного только 1980 года были выполнены 10860 самолето-вылетов на разведку: вскрывались места сосредоточения и маршруты передвижения партизанских отрядов, наведение на цель ударных групп, контроль результатов ударов и даже нанесение ударов по обнаруженным целям (об этой стороне деятельности разведывательной авиации уже говорилось выше).



На войне как на войне — наибольшие потери в Афганистане несли вертолетчики — за 10 лет войны были сбиты 333 вертолета



На афганской земле советские летчики с энтузиазмом принялись украшать свои боевые машины разнообразными рисунками. Богатством раскраски отличались самолеты 120-го истребительного авиаполка из забайкальской Домны

С каждым новым месяцем пребывания советских войск в Афганистане напряженность боевых действий постоянно нарастала, прибавляя работы авиации. Так, по данным журнала «Авиация и время» за первый год войны (с января по декабрь 1980 г.) летчики ВВС 40-й армии выполнили 72000 боевых вылетов, нанесли 7810 бомбовых ударов. При этом было израсходовано большое количество боеприпасов: 12639 фугасных авиабомб, 1847 разовых бомбовых касет, 242 бетонобойные бомбы, 452 зажигательные бомбы, 40 объемно-детонирующих («вакуумных») бомб, 1045 САБ, 258 КМГУ-АО-2,5рт, 634862 неуправляемые ракеты, 33 противотанковые управляемые ракеты, 12480 снарядов калибра 30 мм, 290439 снарядов калибра 23 мм, почти миллион патронов для крупнокалиберных пулеметов.

«На войне, как на войне», поэтому вскоре появились первые боевые потери. 6 июня 1980 года в районе города Газни партизаны сбили из крупнокалиберного пулемета ДШК вертолет Ми-8Т старшего лейтенанта Никифоровича. Еще пять винтокрылых машин были потеряны в результате аварий и неправильной эксплуатации. ВВС 40-й армии за первые двенадцать месяцев войны потеряли 87 человек.

Печальная обязанность доставлять «груз 200» (тела погибших) в Союз, тоже выпала авиации — транспортным самолетам, получившим среди солдат прозвище «черный тюльпан».

Прошел первый год войны. Были подведены итоги боевого применения авиации, подсчитаны потери, определены основные принципы использования самолетов и вертолетов в последующих операциях. Теперь уже никто не сомневался в том, что война будет долгой и кровавой. Надежды на блицкриг окончательно развеялись.

Быстрое совершенствование системы ПВО отрядов моджахедов, широкое распространение переносных зенитно-ракетных комплексов прибавило головной боли командованию советских ВВС. Партизаны, с помощью иностранных военных инструкторов, постоянно совершенствовали методы борьбы с авиацией, что не позволяло прогнозировать их систему ПВО. Самолеты могли подвергаться обстрелам вблизи аэродромов базирования, на маршруте по-



*Стараясь усилить огневую мощь вертолетов Ми-8,
в Афганистане на них стали дополнительно
устанавливать пулеметы*

лета и в районе выполнения боевой задачи на малых и средних высотах.

Потери самолетов и вертолетов увеличивались, гибли экипажи. В нашем распоряжении (благодаря публикациям подполковника Н. Качука) имеется статистика потерь 50-го смешанного авиаполка, базировавшегося на кабульском аэродроме. Она позволяет ощутить накал боев:

1980-й год: сбиты 3 вертолета (два Ми-24, один Ми-8), еще 5 потеряны при аварийных посадках;

1981-й год: 30 серьезно поврежденных вертолетов;

1982-й год: потеряны 19 вертолетов, повреждены 33;

1983-й год — данных нет;

1984-й год — данных нет;

1985-й год: потеряны 8 вертолетов и 2 самолета; повреждены только за 3 летних месяца 22 вертолета;

1986-й год — данных нет;

1987-й год: потеряны 14 вертолетов и 3 самолета, повреждены 13 вертолетов;

1988-й год: потеряны 6 вертолетов и 1 самолет; повреждены 9 вертолетов и 3 самолета;

1989-й год: сбит один Ми-24В, на котором погиб командир полка полковник А. Голованов.

В такой обстановке требовались действенные меры противодействия. Самолеты стали выполнять полеты в районах боевых действий на высотах, недоступных средствам ПВО, широко используя активные помехи, но это повлекло снижение эффективности бомбо-штурмовых ударов.

Помимо непосредственной авиационной поддержки сухопутных войск, авиационные части вели самостоятельные действия по плану армии. Их целью было обнаружение и уничтожение наиболее важных объектов противника, таких, как базовые лагеря отрядов моджахедов, их штабы, склады, караваны с оружием и боеприпасами. Все эти цели находились, как правило, в труднодоступных горных районах или далеко от пунктов дислокации советских войск.

В этом случае основной формой боевых действий авиации являлись бомбо-штурмовые удары, наносившиеся значительными силами после тщательной подготовки. На первом этапе демонстративная группа вынуждала противника открыть зенитный огонь, что позволяло вскрыть систему ПВО объекта. После этого на цель выходила группа доразведки и целеуказания, осуществлявшая поиск и обозначение целей.

За ними появлялись самолеты группы постановки помех, развешивавшие светящиеся авиабомбы по заходу на цель и создававшие условия для выхода на цель группы подавления противовоздушной обороны. Одиночные самолеты последовательно наносили удары по зенитным средствам противника, открывая дорогу ударной группе, которая обрушивала бомбы и ракеты на объект атаки. В случае необходимости, группа наращивания усилий повторяла удар по уцелевшим или вновь вскрытым целям, подчищая «поляну». Финальную точку ставили самолеты-разведчики, фиксировавшие результаты удара.

Стараясь снизить потери авиации, командование ВВС 40-й армии стало чаще использовать ночные удары, для которых обычно привлекалось звено истребителей-бомбардировщиков или штурмовиков. Один самолет (ведущий группы) в районе цели сбрасывал светящуюся авиабомбу

для привязки к местности. Во время второго захода он сбрасывал остальные САБы. Затем наступал черед ведомых: они атаковали цель с пикирования, выходя из него на высоте до 2000 метров, оставаясь над САБами, что позволяло им оставаться невидимыми для противника.

Помимо решения вопросов тактики использования авиации, пришлось срочно заняться совершенствованием техники. Война показала, что специфические условия Афганистана требуют доработки имеющихся самолетов и вертолетов, а также создания новых машин. Особенно велика была потребность в самолетах непосредственной авиационной поддержки, так как имевшиеся истребители-бомбардировщики не в полной мере справлялись с возложенными на них задачами. Многоцелевые машины со сверхзвуковыми скоростями полета, как выяснилось, обладали неудовлетворительной маневренностью и защищенностью, слишком маленькой боевой нагрузкой. Их прицельно-навигационное оборудование, рассчитанное на европейский ТВД, оказалось совершенно бесполезным в горах Афганистана.

Один из пилотов истребителя-бомбардировщика Су-17 вспоминал на страницах журнала «Мир авиации»:

«Первое время прицеливание вели в автоматическом режиме, но в условиях горной местности автоматика часто давала сбой, требовались доработки... Что касается точности, то она возрастала с увеличением углов пикирования и была оптимальной при углах 40 градусов, да и время пребывания в зоне досягаемости ПВО душманов было минимальным. Но условия гор и здесь диктовали свои законы. Чем больше угол пикирования, тем больше должны быть высоты ввода, сброса и начала вывода (чтобы не попасть в зону разлета осколков от своих же авиабомб).

То есть, если цель находится высоко в горах, на 3000—5000 метров над уровнем моря, то ввод в пикирование с углом 40 градусов надо выполнять с высоты 6000—7000 метров, а забираться туда с четырьмя 500-кг бомбами в условиях летней жары без включения форсажа — невозможно. Факторы высокогорья и жары иногда вынуждали брать вместо четырех «пятисоток» три, что в свою очередь (несимметричная подвеска) усложняло взлет, особенно при

сильном боковом ветре. А с четырьмя авиабомбами, при температуре +35 и выше, на высокогорном Кандагарском аэродроме не хватало для взлета длины ВПП».

Зная об этих проблемах, командование ВВС потребовало ускорения работ по созданию штурмовика Су-25, направило в Афганистан даже палубные штурмовики вертикального взлета Як-38, чтобы определить возможности их боевого использования. Но Як-38 оказались весьма неудачными машинами. Их без того небольшой радиус действия — 370 км с 6-ю авиабомбами по 100 кг — в условиях Афганистана, где из-за жары потеря тяги силовой установки достигала 1500 кгс, сокращался до неприемлемого уровня, до неприличия уменьшалась и боевая нагрузка. Поэтому уже через месяц Як-38 отправили назад в Союз, толку от них не было.

Намного более удачной машиной оказался штурмовик нового поколения Су-25, имевший бронирование и поднимавший в два раза больше бомб, чем истребители-бомбардировщики. Меньшая скорость и большая маневренность позволяли пилотам штурмовиков обнаруживать и поражать малоразмерные цели, не теряя контакта с ними при повторном заходе. Поэтому число самолетов Су-25 в Афганистане возрастало с каждым годом.

Общая ситуация радикально изменилась после того, как моджахеды получили новейшие американские переносные зенитно-ракетные комплексы «Стингер». ПЗРК и раньше применялись против советских самолетов: американские «Рэд Ай», английские «Блоупайп», советские «Стрела». В 1984 году они сбили шесть Су-25. Противоядие удалось найти довольно быстро. Все самолеты и вертолеты оборудовали устройствами выброса тепловых ловушек, оказавшимися эффективными против ракет с инфракрасными головками самонаведения.

Однако «Стингер» был гораздо «умнее» своих предшественников. Более чувствительная головка самонаведения распознавала, где цель, а где ловушка, позволяла производить запуск и на встречных курсах (другие ПЗРК применялись только вдогонку). Американская ракета стала проклятием для советской авиации. Попытки найти противоядие от нее успеха не имели либо давали минимальный эффект.



Попытка использовать палубные самолеты вертикального взлета и посадки Як-38 в горах Афганистана закончилась неудачей



Самолеты вертикального взлета и посадки Як-38 на палубе советского эрзац-авианосца «Киев». Их афганские гастроли закончились провалом

Уже после окончания войны в газете минобороны «Красная звезда» появилась статья, авторы которой сочинили сказку о том, что благодаря системе защиты, разработанной в Летно-испытательном институте имени М. Громова, на один сбитый самолет моджахеды расходовали 534 (!) ракеты «Стингер». Как только Америка не разорилась на поставках им?! Остается лишь поражаться наглomu вранью писак в погонах.

Увы, в суровой действительности единственным действенным средством спасения оказалось увеличение высоты полета боевых и транспортных самолетов. Максимальная дальность полета «Стингера» составляла около пяти километров. Поэтому летчикам 40-й армии специальным приказом запретили снижаться ниже 5000 метров. Этот шаг позволил уменьшить потери авиации, но резко снизил боевую эффективность ее действий. Использование оружия штурмовиков и истребителей-бомбардировщиков с больших высот оказалось малоэффективным, ракеты и бомбы вспахивали землю, не нанося серьезного ущерба противнику.

Для подобных действий — массированных бомбовых ударов с больших высот — больше подошли бомбардировщики дальней авиации. Поэтому далеко не случайно на завершающем этапе войны в афганском небе появились сначала фронтовые бомбардировщики Су-24, а затем и тяжелые бомбардировщики Ту-16, Ту-22 и Ту-22М. Поднимаясь с аэродромов на территории СССР, они сбрасывали бомбовый груз на цели в Афганистане и возвращались домой, оставаясь недосягаемыми для средств ПВО моджахедов.

Впервые фронтовые и дальние бомбардировщики появились в небе Афганистана в 1984 году, когда проводилась крупная войсковая операция против войск полевого командира Ахмад Шаха Масуда, одного из самых талантливых лидеров афганских партизан. Расскажем о ней подробно, поскольку она во многом типична для бессмысленной и кровавой десятилетней войны во имя торжества неизвестно чего.

Ахмад Шах Масуд пользовался огромным авторитетом среди местных жителей, он сумел создать хорошо вооруженную и обученную армию, которая контролировала

стратегически важное Панджшерское ущелье. Он также оказался хорошим дипломатом — в 1982 году подписал соглашение с представителями командования 40-й армии о неприменении силы друг против друга. Как отмечал генерал Громов, «взятые на себя обязательства и договоренности Масуд, за редким исключением, выполнял».

Но местных коммунистов (т.е. правительство в Кабуле) раздражала эта идиллия. Оно требовало от советского командования уничтожить отряды Масуда. К тому же самому, судя по мемуарам Громова, призывали представители КГБ, работавшие в Афганистане: «очевидно, не навоевавшись со своими соотечественниками, кабинетные деятели КГБ стремились во что бы то ни стало проявить доблесть в Афганистане».

Надо заметить, что неприязнь армейских офицеров и чекистов была обоюдной. Те и другие постоянно обвиняли соотечественников чуть ли не в измене: «контакты осуществлялись по указанию военного командования, хотя и в тайне от Москвы и советских представителей в Кабуле. Отношения с Ахмад-шахом установились тесные, чтобы не сказать — душевные, и при этих обстоятельствах его осведомленность должна была наводить на размышления» (из воспоминаний генерала КГБ Шебаршина).

Все эти факторы сыграли свою роль в 1984 году, когда командование 40-й армии коварно нарушило свои обязательства перед Ахмад-шахом и нанесло внезапный удар в Панджшере. Для авиационной поддержки действий десантников и мотострелков привлекались, помимо полков, размещенных на афганских авиабазах, боевые самолеты Туркестанского военного округа, а также дополнительно переброшенные фронтовые и дальние бомбардировщики, которым предстояло действовать с аэродромов на советской территории (общее их количество превосходило весь авиапарк ВВС 40-й армии). Еще в период подготовки операции самолеты-разведчики МиГ-21Р и истребители МиГ-21бис были заменены на Су-17МЗР и МиГ-23МЛД.

19 апреля 1984 года десятки советских самолетов волна за волной начали массированные ковровые бомбардировки Панджшерского ущелья, расчищая дорогу наземным войскам и воздушным десантникам. Основная нагрузка

легла на экипажи бомбардировщиков Су-24 149-го гвардейского бомбардировочного полка (прибывшего из Николаевки под Алма-Атой) и 143-го БАП (из Копитнари), действовавших с аэродромов Кокайды и Ханабад, соответственно.

Казалось, никто не выживет в том аду, который устроила на земле советская авиация (каждый Су-24 нес четыре ФАБ-500 или 12 ФАБ-250). Действительно, высадившиеся с вертолетов десантники практически не встретили сопротивления со стороны противника. Но все же иногда отряды Масуда огрызались.

В журнале «Мир авиации» были опубликованы воспоминания непосредственного участника операции в Панджшере, летчика 263-й разведывательной авиаэскадрильи полковника А. Бондаренко:

«И вот этот перевал. Высоко в горах, не меньше 4500 метров, на заснеженном склоне обнаружили развалившийся на крупные части, но все же выглядящий самолетом Су-17. Зашли на него, но снижаться не стали. Психологическое напряжение было сильнейшее, почти шок. Все уже понимали, что это первая боевая потеря. Смотришь вниз и думаешь, что там в обломках лежит твой друг, точнее, то, что от него осталось. Это произошло у входа в Панджшерское ущелье, с правой стороны».

В тот день (21 апреля) был сбит капитан А. Корж. Через месяц 263-я ОАЭТР понесла еще одну потерю:

«Это произошло 25 мая 1984 года. Звено наносило бомбо-штурмовой удар по цели на севере Панджшерского ущелья. У старшего лейтенанта А.Н. Давыдова это был 38 боевой вылет... перед самым выводом из пикирования самолет Давыдова неожиданно взорвался. Взрыв был такой силы, что сначала никто в группе и не понял, что произошло... По предположениям специалистов, такой взрыв мог произойти либо из-за дефекта взрывателя, либо из-за попадания очереди крупнокалиберного пулемета в авиабомбу».

В штабах уже приготовились писать победные донесения о разгроме крупной группировки душманов в Панджшерской долине, но что-то тревожило советских командиров. Непосредственным свидетелем этой операции



В 1984 году бомбардировщики Су-24 появились в небе Афганистана. Действуя с аэродромов на территории СССР, они перепархивали Панджшерскую долину



Весной 1984 года бомбардировщики Су-24 устроили ад на земле, обрабатывая полуторатонными бомбами Панджшерское ущелье. Но Ахмад Шах Масуд опять ушел...

был Леонид Шебаршин, генерал-лейтенант КГБ, последний начальник разведки СССР. Дадим ему слово:

«Июнь 1984 года. Только что завершилась серия мощных ударов советской 40-й армии Туркестанского военного округа совместно с афганскими войсками по формированиям Ахмад-шаха Масуда в долине реки Панджшир. Во главе кампании первый заместитель министра обороны СССР маршал С.Л.Соколов — коренастый крепкий старик со спокойными отеческими манерами, басовитым голосом и твердой рукой бывшего танкиста.

Маршал летит на вертолете в местечко Руха в Панджшире, чтобы лично обзреть сложившуюся там обстановку. Выясняется, что обозреть нечего. На полях стоит уже созревшая, но не скошенная пшеница, в пшенице — советские танки. Танки и бронетранспортеры повсюду... Нет жителей, ни одной афганской души. Вымерший город, не разрушенный, не разбитый, а вымерший...

Какой удивительный порядок царил на картах, по которым докладывались планы охраны и обороны Панджшира! Зеленые, синие, красные треугольники, квадраты, пунктирные и сплошные разноцветные линии, четкие надписи — радовалось сердце и казалось, что обязательно все будет хорошо, не может проиграть войну армия, которая действует по таким замечательным картам...

Но что-то беспокоит маршала, он слушает невнимательно, поглощенный какой-то своей заботой: «Где противник? Ищите противника, он может укрываться где-то рядом, в ущельях».

Человеку, не вполне посвященному в военные тайны, разговор непонятен. Ведь было же доложено, что из трех тысяч мятежников уничтожено не менее тысячи семисот человек, а остальные ушли, захватив с собой убитых и их оружие. Стоп, стоп! Как же оставшиеся в живых тысяча триста человек могли унести такое количество убитых, да еще и оружие?...

Не могли оставшиеся в живых мятежники унести такое число убитых, поскольку убитых практически не было. Ахмад-шах заблаговременно получил информацию о готовящемся наступлении от своих агентов, вывел из-под удара не только боевые подразделения, но и всех панджширских



*Для многих пилотов истребителей-бомбардировщиков Су-17
Панджшерская операция стала последней в Афганистане*

жителей. Били наша артиллерия, наша авиация, наши танки по пустым склонам гор, брошенным кишлакам, безлюдным дорогам, взламывали оборону несуществующего противника. Высаживались десантные группы, окружавшие себя морем огня и свинца, а противника уже не было...

В то время статистика наших боевых и небоевых потерь имела столь же малое отношение к действительности, как и цифры потерь противника. Случайно выяснилась методика подсчета убитых на той стороне. Как же их считают, если противник уносит трупы? Очень, оказывается, просто. Берется общая сумма израсходованных в бою боеприпасов и делится на установленный раз и навсегда коэффициент.

Именно таким образом подсчитывалось, что ежегодно с 1982 по 1986 годы противник терял тридцать тысяч человек из общей группировки в сорок пять тысяч человек» (следо-

вательно, Ахмад-шах потерял 150 тысяч бойцов из своих 45-и тысяч! — *Авт.*).

Тем не менее, маршал Соколов, которому предстояло в конце того года стать министром обороны СССР, отправил в Москву рапорт о том, что «в ходе боевых действий в Панджшерской и Андарабской долинах... противнику нанесено серьезное поражение». Вот она, долгожданная, хоть и не окончательная, победа!

Но не тут-то было! Снова слово генералу Грому:

«Боевые действия в Панджшере проходили согласно нашему замыслу. Внезапно высадив десанты, мы заблокировали большую часть ущелья, разделив его на несколько секторов. После этого мотострелковые подразделения приступили к их планомерному прочесыванию».

Опять Панджшер, опять бои — но на дворе уже 1985-й год! Части 40-й армии вновь сражаются с полностью разгромленным годом раньше Ахмад-шах Масудом. Ну, на этот раз, уж точно победа, считал Борис Громов, подчеркивавший, что «особый успех операции... заключался в том, что мы исключили возможность ведения продолжительных и ожесточенных боев, избежав тем самым многочисленных человеческих жертв».

В этом с ним не поспоришь, тем более, что далее генерал сообщает удивительный факт: «через несколько дней после начала боевых действий в Панджшере мы обнаружили, что ущелье опустело. Ахмад Шах Масуд сумел вывести тайными горными тропами не только свои вооруженные формирования, но и мирное население». Комментарии, как говорится, излишни. Только в горле застрял немой вопрос — кого в таком случае бомбила советская авиация и с кем сражались десантники?

Живой и невредимый Ахмад-шах Масуд вскоре вновь вернулся в Панджшер, хозяином которого оставался вплоть до своей смерти от рук пресловутых талибов в 2001 году, хотя «на моей памяти они (сотрудники КГБ) больше десяти раз докладывали в Москву о том, что Масуд ими ликвидирован, после чего он появлялся то одним, то в другом районе страны. Наверное, Ахмад-шах не читал рапорты представителей КГБ относительно своей персоны» (Борис Громов, «Ограниченный контингент»).

Повторить массированные бомбардировки Афганистана с привлечением фронтовой и дальней бомбардировочной авиации в генштабе Советской Армии решили в последние месяцы затянувшейся войны. Поскольку появление у душманов переносных зенитно-ракетных комплексов «Стингер» загнало советские самолеты на большие высоты — рекомендованная высота захода в атаку составляла 7000—8000 метров, а снижаться в районе цели ниже 4500 метров категорически запрещалось, — повысить эффективность действий авиации можно было только за счет увеличения количества сброшенных бомб (о точечных ударах речь вообще не шла).

Основным способом действий боевой авиации все чаще становились ковровые бомбардировки мест предполагаемого нахождения партизанских отрядов. Бомб не жалели, со складов везли целые эшелоны боеприпасов, выпущенных еще в годы Второй мировой войны — в дело шло все. Многие районы Афганистана стали напоминать лунный пейзаж. Не только кишлаки, даже многие города были превращены в руины. Тем не менее, командование 40-й армии требовало увеличить интенсивность и мощь воздушных ударов, поскольку противник не собирался сдаваться.

Поэтому к советско-афганской границе с аэродромов Кавказа, Белоруссии и даже Прибалтики стягивались фронтовые бомбардировщики Су-24, тяжелые бомбардировщики Ту-22 и Ту-22М, способные доставить к цели гораздо больше бомб, нежели истребители-бомбардировщики или штурмовики и производить прицельное бомбометание с больших высот.

Использовались даже девятитонные авиабомбы, устраивавшие мини-землетрясения в афганских горах. Эффективность их применения была намного выше, чем у истребителей-бомбардировщиков, поскольку последние использовали аналогичную тактику — бомбометание с больших высот, но брали на борт гораздо меньше бомб.

Большая дальность полета тяжелых бомбардировщиков позволяла избежать всех «прелестей» базирования на афганской земле — огромных потерь при доставке горючего и боеприпасов, постоянных обстрелов со стороны моджахедов.

Картина получалась фантастическая: с одной стороны бородастые мужики в галошах, вооруженные винтовками и автоматами, с другой — сверхзвуковые реактивные машины, напичканные электроникой, сбрасывающие чудовищные девятитонные бомбы, а результата никакого. На бумаге все афганские партизаны давно уничтожены дважды и даже трижды, но в реальности они живы и продолжают атаковать советские войска.

Однако война уже подошла к финалу. Были подписаны соглашения о выводе советских войск, поскольку надежд на победу не осталось, тогда как разваливавшаяся на глазах советская экономика больше не могла тянуть огромный воз военных расходов. Отправлялись домой и летчики. В течение 1988 и полутора месяцев 1989 годов из Афганистана были выведены 979-й, 168-й и 120-й истребительные, 368-й штурмовой, 50-й смешанный авиационные полки, 274-й авиаполк истребителей-бомбардировщиков, 181-й и 280-й вертолетные полки, отдельные вертолетные и авиационные эскадрильи.

Общие итоги боевой деятельности авиации в афганской войне выглядят весьма впечатляюще. Был выполнен почти один миллион боевых вылетов, во время которых погибли 107 самолетов и 324 вертолета.

Сколько бомб и ракет сброшено на многострадальную афганскую землю, до сих пор военная тайна, но счет, видимо, тоже идет на миллионы тонн. А в итоге — миллион погибших афганцев, полностью разоренная страна, и соответствующая плата за этот идиотизм: развалившийся Советский Союз.

Своеобразный итог афганской войне подвел последний командующий 40-й армией генерал Громов: «Могли ли мы вообще выиграть войну в Афганистане? Здравый смысл подсказывает, что победить военным путем целый народ невозможно».

«Над границей тучи ходят хмуро...»

Истребительная авиация войск ПВО в афганской войне не участвовала — не было противника. Даже истребительные авиаполки фронтовой авиации действовали в Афга-



Бомбардировщикам Ту-22 нашлась работа и в Афганистане. Сброшенные ими 9-тонные бомбы крушили горы, не нанося реального ущерба противнику



Использование стратегической авиации в Афганистане не помогло. Война была окончательно проиграна

нистане в качестве истребителей-бомбардировщиков, нанося удары по наземным целям, поскольку моджахеды собственных самолетов не имели. Стычки с пакистанской и иранской авиацией носили эпизодический характер, до воздушных боев дело обычно не доходило.

Тем не менее, летчики ПВО тоже вели свою собственную войну, не имеющую аналогов — не с самолетами ВВС вероятного противника, как это бывало прежде, а с вполне мирной южнокорейской гражданской авиакомпанией «Korean Airlines». Корейские «Боинги» превратились в настоящий кошмар советских войск ПВО — от заполярного Мурманска до острова Сахалин.

На войне как на войне. Итогом этой необъявленной войны стали два сбитых пассажирских самолета, почти триста погибших ни в чем не повинных пассажиров, громкие международные скандалы и взаимные обвинения во всех смертных грехах. При этом истина, как это часто бывает, так и осталась где-то рядом.

Впервые пушки заговорили над Кольским полуостровом весной 1978 года, когда пассажирский самолет «Боинг-707», выполнявший рейс Париж — Токио (через Аляску), по неизвестной до сих пор причине развернулся почти на 90 градусов и пошел по дуге на юг. Вскоре, следуя на высоте 10 км курсом на Мурманск, «Боинг» пересек границу СССР. Радиолокационные посты ПВО сначала просмотрели его появление, а затем, приняв за свой бомбардировщик Ту-95 (они обычно летали по этой трассе), даже обеспечивали ему проводку в глубь страны.

Разобрались только тогда, когда кореец летел уже над Кольским полуостровом. Получив, наконец, сообщение о нарушителе, командир Кольского корпуса ПВО генерал Владимир Царьков поднял в воздух два истребителя Су-15 365-го истребительного авиаполка. Позже он вспоминал: «Начали мы его принуждать... Уже была установлена у меня прямая связь с истребителем, и летчик доложил, что на его команды нет никакой реакции. Я ему говорю: «408-й, так ты, может, за два километра от него крыльями качаешь?» А он кричит — все ж на нервах: «Я ему хвост со звездой в форточку засунул, а он морду отворачивает!»

Во время этого оживленного обмена мнениями «Боинг» был уже в районе Кандалакши, где наконец начал менять курс. Решив, что медлить больше нельзя, Царьков приказал летчику сбить самолет, хотя дело происходило днем и на борту самолета было четко видно название авиакомпании. Пилот Су-15ТМ капитан А. Босов выпустил ракету, которая угодила в крыло «Боинга», а сам ушел на свой аэродром.

Но поврежденный «Боинг» не думал падать, он продолжал свой полет. Поэтому на него вывели еще два истребителя, пилот одного из которых, Анатолий Керефов, позже рассказывал:

«Выполняю команду, снижаясь, подхожу к незнакомцу и вижу большой самолет... Подхожу к самолету и показываю: влево разворот, с курсом 180 следуйте за мной... Передал на КП: «Объект не выполнил команду». Я в отчаянии, тут у меня и вырвалось: «Команды не выполняет, разрешите уничтожить цель».

Но экипаж и пассажиры этого «Боинга» видимо родились под счастливой звездой. Пилоту перехватчика приказали принудить нарушителя к посадке, огня по нему не открывать. Дальше началось самое интересное: «Забрался наверх, иду крыло над крылом, включая фары и начинаю давить. А впереди как раз белое пятно — понял, озеро. Объект начал снижаться, но фары не включал, что-то выжидал. Придавливаю, осталось 30 метров — тут он включил фары. Чуть позже коснулся озера. Пробежал по льду метров 300. Огня, дыма не заметил. Доложил: «Принудил к посадке, азимут — 350, удаление — 140 километров от населенного пункта Лоухи».

Корейский пилот Ким Чанг Кью сумел посадить поврежденный самолет на лед замерзшего озера Корпийрви вблизи города Кемь, при этом погибли два пассажира. После разбирательства через два дня пассажиры и экипаж были отправлены в Хельсинки. Как этот лайнер настолько отклонился от курса, выяснить не удалось. Тем не менее, инцидент был исчерпан.

Однако советская пропаганда не была бы сама собой, если бы смогла удержаться от лжи. В сообщении ТАСС говорилось: «В ночь с 20 на 21 апреля сего года самолет неиз-

вестной принадлежности (хотя прекрасно уже было известно, чей самолет распластался на льду) со стороны Баренцева моря нарушил воздушное пространство СССР в районе северо-восточнее Мурманска...»

Так закончился первый акт драмы. Второй последовал спустя пять лет, за тысячи километров от Мурманска, в небе над Тихим океаном.

О сбитом «Боинге-747» все той же авиакомпании «Korean Airlines» написаны сотни статей и десятки книг, в которых изложены многочисленные версии трагического инцидента 1 сентября 1983 года в небе над Сахалином. Эта история обросла легендами и мифами, в создание которых внесла достойный вклад советская пропаганда, поскольку именно сочинение мифов являлось главным содержанием ее работы.

Первое сообщение ТАСС (весьма похожее на то, речь о котором шла выше) гласило: «в ночь с 31 августа на 1 сентября сего года самолет неустановленной принадлежности грубо нарушил советскую государственную границу и глубоко вторгся в воздушное пространство Советского Союза... Над островом Сахалин по курсу его движения советским самолетом были даны предупредительные выстрелы трассирующими снарядами.

Вскоре после этого самолет-нарушитель вышел за пределы советского воздушного пространства и продолжал полет в сторону Японского моря. Примерно десять минут он находился в зоне наблюдения радиолокационными средствами, после чего наблюдение за ним было потеряно». Обратите внимание на последнюю фразу: наглая ложь всегда была постоянным спутником советской пропаганды.

Весь мир уже знал, что советский истребитель сбил корейский «Боинг», а представители Советского Союза продолжали врать про улетевший неведомо куда самолет. Только через неделю появилось «Заявление Советского Правительства», которое нехотя признало, что «поскольку... самолет-нарушитель не подчинился требованию следовать на советский аэродром и пытался уйти, истребитель-перехватчик ПВО выполнил приказ командного пункта по пресечению полета».



20 апреля 1978 года южнокорейский «Боинг-707», атакованный советскими истребителями, приземлился на лед озера Корпьярви под Кандалакшей



Ночью 1 сентября 1983 года истребители МиГ-23 тщетно кружили над морем в поисках южнокорейского «Боинга». На цель удалось выйти только Г. Осиповичу на Су-15

Но даже сделав это признание, «самое гуманное и справедливое в мире» советское правительство пустилось далее в привычные рассуждения о «звериной сущности американского империализма», старательно переводя стрелки на Запад: «о какой морали и человечности могут говорить государственные деятели страны, которая самым жестоким образом лишила жизни миллионы людей в Индокитае, которая заодно с израильскими агрессорами убивает ливанцев и палестинцев...» и так далее и тому подобное.

Мы не будем углубляться в тонкости мировой политики и наслаждаться «изящным стилем» советской пропаганды, лучше перейдем к фактам.

В ночь с 31 августа на 1 сентября 1983 года в аэропорту Анкоридж (Аляска) поднялся в воздух «Боинг-747» южнокорейской авиакомпании «Korean Airlines», следовавший по маршруту Нью-Йорк — Сеул с промежуточной посадкой на Аляске (здесь произошла смена экипажа и дозаправка самолета). Ничто не предвещало трагического финала обычного полета обычного авиалайнера, на борту которого находились более 200 пассажиров. Управлял машиной полковник резерва ВВС Южной Кореи Чун Бюн Ин.

Но вскоре после взлета начались странные события, многие обстоятельства которых до сих пор остаются загадкой. По неизвестной причине «Боинг-747» стал отклоняться в сторону от международной воздушной трассы, причем отклонение составило более 600 километров! Экипаж самолета и наземные службы контроля воздушного пространства, как ни странно, ничего не заметили.

Впрочем, советские радиолокационные посты на мысах Провидения и Наварин тоже просмотрели корейский самолет. Только когда летел уже над Камчаткой, части 11-й отдельной армии ПВО наконец обнаружили «неопознанный иностранный самолет», нарушивший границу Советского Союза. Дальше начался обычный советский бардак: в воздух подняли истребители-перехватчики, но командный пункт отправил их в другую сторону от нарушителя, поэтому найти цель они не смогли. Один из пилотов, майор Казмин, даже воскликнул в сердцах: «Так будет ли кто нами управлять?»

После неудачного перехвата над Камчаткой, решили использовать зенитные управляемые ракеты, но после небольшой заминки — командиры батарей ПВО никак не могли решить, что представляет собой цель в ночном небе, передумали и снова подняли в воздух истребители, на этот раз с Сахалина. В поиск отправились два Су-15 и один МиГ-23.

В районе мыса Терпения на «Боинг», безмолвно идущий в ночном небе, вышел пилот истребителя Су-15 подполковник Геннадий Осипович. Он по команде с земли дал предупредительную очередь из пушки, на которую корейский экипаж не отреагировал. В 6.23 местного времени с земли последовала команда: «805-й (позывной Осиповича), попробуйте уничтожить цель пушками».

О том, что произошло дальше, можно узнать из стенограммы переговоров летчика с командным пунктом аэродрома Сокол (Сахалин). Итак, в 6.23 Осипович доложил: «Я уже отстаю, сейчас я ракетами пробую... Выполняю, в захвате иду». Местное время 6.24: «Наблюдаю, цель в захвате, удаление до цели 8... Пуск произвел. Цель уничтожена. Выхожу из атаки».

Позже Осипович вспоминал: «Легко сказать — уничтожить. Но как? Пушками?! Но я уже израсходовал 243 снаряда. Таранить? Всегда относился к таким штукам плохо. Таран — это последний шанс. Успел даже прокрутить на всякий случай свой маневр — заберусь сверху и сяду на него. Но потом сама собой явилась мысль — я провалился на 2 тысячи вниз... Форсаж. Включил ракеты и навскидку повел носом. Получилось! Вижу: есть захват... Первая ракета попала ему под хвост. Вспыхнуло желтое пламя. Вторая — снесла половину левого крыла. Тут же погасли огни и мигалки».

Две ракеты решили судьбу «Боинга». Гигантская машина падала в море почти десять минут — это были последние минуты жизни почти трех сотен человек, видимо, уже понимавших, что это конец. Удар о воду превратил самолет в бесформенные куски металла и человеческих тел, утонувших в Японском море. Все было кончено.

Через день появилось упомянутое выше лживое сообщение ТАСС. У советского руководства не хватило смело-

сти честно признаться в уничтожении корейского самолета, хотя чего бояться, если вы сбили нарушителя советской границы? Подобные действия кремлевских маразматиков во главе с дорогим и незабвенным Леонидом Ильичем лучше любых доказательств убедили весь мир в том, что именно Советский Союз главный виновник гибели ни в чем не повинных людей — иначе зачем скрывать правду?

Только прижатое к стене многочисленными доказательствами, в том числе записью перехваченных переговоров летчиков ПВО с наземным командным пунктом, советское правительство через неделю признало гибель самолета.

Туи же по горячим следам была придумана версия (в основном, для внутреннего потребления) которая выглядела следующим образом:

«Полет корейского «Боинга» являлся частью разведывательной акции США. Дескать, при нарушении самолетом воздушной границы СССР будут задействованы радиолокационные и радиотехнические средства, работу которых будут фиксировать американцы; на борту «Боинга» якобы имелось разведывательное оборудование — не случайно он прошел над базой советских ракетных атомных подводных лодок на Камчатке и над полигоном РВСН.

Если советские силы ПВО не собьют самолет, он доставит ценную информацию. А если собьют, появится прекрасный повод обвинить СССР в преступлении против человечности, поднять мощную антисоветскую волну по всему миру».

Уши тех ослов, что сочинили весь этот бред, были видны за много миль. Президент США Рейган, вполне справедливо назвавший СССР «империей зла», немедленно объявил СССР не только главным, но и единственным виновником случившегося. Были прерваны все советско-американские переговоры, усилены экономические санкции, многие страны запретили «Аэрофлоту» выполнять воздушные рейсы над их территорией. В общем, скандал получился на весь мир.

Хотя с момента гибели корейского «Боинга» прошло почти двадцать лет, многие тайны этого трагического инцидента не раскрыты до сих пор. Советские моряки вскоре после катастрофы сумели поднять со дна моря обломки



Две ракеты, запущенные с перехватчика Су-15, оборвали жизнь 269 пассажиров южнокорейского «Боинга-747»

самолета, но при этом ни разведывательного оборудования, ни останков погибших людей им обнаружить не удалось! (Несмотря на то, что существуют вполне реальные и многократно проверенные списки погибших пассажиров и членов экипажа). Впрочем, здесь тоже Москва не смогла

обойтись без мелкого шулерства. Советские представители несколько лет (!) лгали, будто найти сбитый самолет не удалось.

Командир 24-й дивизии ПВО 11-й армии ПВО полковник Корнуков получил повышение «за решительные действия» — должность командира корпуса в Группе советских войск в Германии (после распада СССР он стал командующим ВВС России), подполковник Осипович тоже отправился к новому месту службы.

9 сентября 1983 года начальник генерального штаба вооруженных сил СССР маршал Огарков устроил пресс-конференцию, на которой полностью одобрил действия советских войск ПВО, сбивших «Боинг». Напоследок он многозначительно пообещал: «Советские вооруженные силы, стоящие на страже мирного труда советского народа, постоянно находятся в высокой степени боевой готовности. На протяжении всей истории Советского государства они с честью выполняли свое предназначение. **И впредь, если потребуется, они выполнят свои боевые задачи.**»

Интересно то, как гораздо позже оценил события 1 сентября сам летчик Осипович, сбивший «Боинг». В интервью газете «Известия» он сказал: «Меня удивила несолидность некоторых крупных начальников. Ведь по большому счету, в этом я не сомневаюсь и сейчас, мы были правы... Сбили законно. Но потом стали лгать по мелочам: самолет, мол, шел без огней и мигалок, что были предупредительные выстрелы трассирующими снарядами (в боекомплекте Су-15 они просто отсутствовали — *Авт.*), что я вел с ним радиопереговоры или пытался это сделать на аварийной частоте 121,5 МГц. Да не было у меня для этого времени! Поймите, чтобы выйти на эту частоту, я должен был перестроиться. Значит, потерять связь с землей. Убежден — мы слишком хотели выглядеть в этой истории красиво и в результате — переусердствовали».

Но не только с могучей южнокорейской авиакомпанией сражались советские войска ПВО. Подполковник Осипович не зря вспоминал воздушный таран. Этот способ уничтожения самолетов противника приобрел популярность в советской авиации в 70-е годы, особенно в небе Закавказья.

В официальной истории советских ВВС значится подвиг капитана Геннадия Осипова, которому посмертно присвоили звание Героя Советского Союза. Все произошло 28 ноября 1973 года, когда советскую границу пересек заблудившийся иранский учебный самолет, на перехват которого с аэродрома Вазиани поднялся истребитель МиГ-21СМ из состава 982-го истребительного авиаполка 34-й воздушной армии Закавказского военного округа.

Наземный командный пункт ротребовал любой ценой сбить нарушителя. Вместо того, чтобы использовать ракеты или пушку, Елисеев таранил иранский самолет. Обе машины взорвались, при этом советский летчик погиб, иранский пилот и его американский инструктор спаслись на парашютах.

В последующие годы это столкновение пропаганда преподносила как первый воздушный таран в истории реактивной авиации, хотя уничтожение противника ценой потери истребителя и гибели пилота вряд ли можно считать оправданным.

Через восемь лет еще один нарушитель советской границы рухнул на землю Закавказья, протараненный истребителем, который пилотировал капитан В. Куляпин. Его жертвой стал аргентинский (!) транспортный самолет СL-44, летевший из Тегерана на Кипр. Экипаж транспортника тайно перевозил оружие из Израиля в Иран (воевавший в то время с Ираком), а на пути домой решил сократить маршрут, пройдя над территорией Армении (накануне он уже совершил подобный маневр, на который советская ПВО не отреагировала).

Но в этот раз аргентинцам не повезло. На перехват СL-44 поднялись два истребителя Су-15 166-го истребительного авиаполка (аэродром Марнеули), однако из-за неумелого наведения на цель с наземного КП нарушителя не обнаружили. Израсходовав топливо, они вернулись на базу. После этого в небо поднялся капитан Куляпин, которого удалось вывести на «аргентинца». С земли приказали — вынудить нарушителя к посадке, но сделать это не удалось, и тогда последовала новая команда — цель уничтожить.



Иранские самолеты и вертолеты, частенько нарушавшие границу СССР, доставляли немало хлопот истребительным полкам 12-й армии ПВО

Последовавшие затем события Куляпин описал следующим образом:

«Мы шли с самолетом-нарушителем крыло в крыло. И времени, чтобы зайти ему в хвост и пустить ракету, у меня не было. Да если бы и было — как отстать? Уменьшить скорость? Но она и так минимальная для истребителя такого типа. Выполнить вираж? Но тогда может потеряться визуальный контакт, и пока меня будут наводить с земли, самолет уйдет. Единственная возможность — столкнуться с самолетом-нарушителем...

Удар был не очень сильный, во всяком случае, я ждал большего... Когда катапультировался, а высота была шесть тысяч триста, стал искать: где тот, из-за которого я болтаюсь теперь на парашюте?!... А через несколько секунд раздался взрыв. Это горел самолет-нарушитель. От него валил черный дым».

Кстати, официальное сообщение ТАСС так и гласило: «Самолет неизвестной принадлежности, нарушив государственную границу, столкнулся с советским самолетом». Об умышленном таране, как видим, речи не шло. По этой же причине Куляпин, в отличие от Елисеева, звание героя не получил — его наградили орденом Боевого Красного Знамени.

В этом случае размен истребителя-перехватчика на пустой транспортник тоже оказался неравноценным. Гражд-



*Вылет на перехват иранского самолета
стал последним в жизни капитана Осипова*

данская машина не представляла никакой угрозы, дело происходило днем, в условиях хорошей видимости, но что сделано, то сделано.

Больше повезло экипажу и пассажирам иранского самолета, который 23 декабря 1979 года залетел в воздушное пространство СССР. Его не сбили, а посадили на советский аэродром, разрешив потом вернуться домой.

Советско-иранская граница, кстати, довольно часто становилась местом разнообразных воздушных инцидентов. Например, 21 июня 1978 года четыре иранских вертолета «Chinook», заблудившись, углубились почти на 100 км вглубь советской территории и вышли к столице Туркмении, городу Ашхабаду. Здесь их перехватили истребители МиГ-23 152-го истребительного авиаполка 17-й дивизии ПВО 12-й отдельной армии ПВО.

Советские летчики с ходу сбили один вертолет и повредили другой, совершивший вынужденную посадку у Ашхабада. Два других успели вернуться в иранское воздушное пространство, тем самым избежав гибели. Пленный экипаж вскоре вернули иранским властям.

Глава 1. НАД ПРОПАСТЬЮ

Когда в марте 1985 года, после очередных кремлевских похорон (хоронили Черненко), генеральным секретарем ЦК КПСС стал практически неизвестный широкой публике Михаил Сергеевич Горбачев, никто не подозревал, что Страна Советов вступила в полосу потрясений, которые вскоре привели к ее исчезновению. Наоборот, молодость нового генсека (особенно на фоне Брежнева, Андропова, Черненко) и его умение часами говорить ни о чем, не заглядывая при этом в бумажку, народу понравились. Более того, возникла даже некоторая надежда на перемены к лучшему.

Увы, этой надежде не суждено было сбыться. Эпоха Горбачева стала временем полного развала советской империи и краха ее военной мощи, хотя первоначально ничто не предвещало столь печальный конец. Наоборот, новый вождь обещал ускорение и прогресс, качественный рывок в светлое будущее.

В военной сфере первые два—три года его правления тоже дела обстояли вполне нормально. Промышленность привычно продолжала производить пушки вместо масла. Военно-воздушные силы получали новейшие истребители МиГ-29, МиГ-31, Су-27 и штурмовики Су-25, самые большие в мире стратегические бомбардировщики Ту-160. Самолеты четвертого поколения постепенно вытесняли в строевых авиаполках устаревшие машины.

Процесс перевооружения захватил и другие виды вооруженных сил. Так, вторая половина 80-х годов стала временем массового развертывания зенитно-ракетных комплексов С-300, подвижных стратегических ракетных комплексов «Тополь» грунтового базирования и железнодорожных систем РВСН; со стапелей Николаевской верфи

сошел на воду первый советский авианосец «Брежнев» (он же «Рига», он же «Тбилиси», он же «Адмирал Флота Советского Союза Кузнецов»). Руководство военной промышленности и министерства обороны не могло не радоваться: количественное и качественное совершенствование советского арсенала шло намеченными темпами.

В Афганистане советские войска активизировали боевые действия. Будущий лауреат Нобелевской премии мира поначалу пытался победоносно завершить затянувшуюся войну. Но желанного результата по-прежнему не было. Наоборот, потери советских войск постоянно росли. У проклятых душманов-моджахедов появлялись все более совершенные системы оружия. Американские «Стингеры» превратились в настоящий кошмар для советских летчиков, они загнали авиацию 40-й армии на большие высоты.

Но вскоре военные услышали первые тревожные звонки. Укрепив свое положение на вершине кремлевского Олимпа, Горбачев обратил свое внимание на военно-промышленный комплекс и армию. Недаром ведь его перестройку на Западе сначала восприняли как стремление путем «большого скачка» ликвидировать качественное отставание в военной сфере. Для такого мнения имелись серьезные основания.

Еще свежи были воспоминания о боях в небе над ливанской долиной Бекаа, где израильская авиация продемонстрировала свое полное превосходство над сирийской, вооруженной советскими самолетами. В который раз количественное превосходство сирийцев обернулось их разгромом и вызвало серьезные сомнения в качестве советского оружия. Истребители МиГ третьего поколения оказались легкой жертвой для американских F-15 «Eagle»; зенитно-ракетные комплексы сирийской армии были буквально сметены с лица земли ракетными ударами; с помощью средств РЭБ было парализовано управление арабскими войсками.

Никогда еще технологическое превосходство США в военной сфере не проявлялось столь явно. Советская пропагандистская машина по привычке продолжала рассказывать народу сказки о десятках сбитых израильских самолетов и сотнях сгоревших танков, но действительные ре-



Решение о создании истребителя Су-27 было принято в 1968 году, а серийное производство началось в 1982 году.



По своим летным качествам истребитель Су-27 превосходил остальные машины, но его радиоэлектронное оборудование безнадежно устарело

зультаты войны, известные в СССР узкому кругу специалистов, а также широкой аудитории слушателей «голосов из-за бугра», красноречиво говорили о другом.

Наиболее разумные и дальновидные представители высшего эшелона советского военно-политического руководства окончательно убедились в жизненной необходимости реформ. В противном случае Советскому Союзу светило место на задворках мировой политики. Поэтому были резко ускорены темпы разработки и внедрения в войска новых систем оружия, имеющего характеристики, сравнимые с западной техникой. Внедрение новинок в армию совпало с приходом к власти Горбачева.

Но уже через пару лет политика Горбачева стала вызывать сначала недоумение, а затем и недовольство руководства министерства обороны. Вместо привычных фраз о военной опасности, о необходимости подготовки «к отражению империалистической агрессии», вместо призывов к укреплению обороноспособности, зазвучали речи о «новом мышлении», о приоритете общечеловеческих ценностей над классовыми, и (что было особенно ненавистно генералам), о необходимости перехода к стратегии оборонной достаточности.

Подобные высказывания генсека заставили многих советских граждан задуматься: какая же, в таком случае, стратегия была у нас раньше? Ведь долгие годы им твердили, что опасность войны исходит только с Запада, американцы и их союзники по НАТО день и ночь разрабатывают планы нападения на СССР, и вдруг выясняется, что это Советской Армии надо вместо наступления задуматься об обороне. Тезис о переходе к оборонной достаточности, помимо желания верхушки КПСС, опровергал все прежние советские пропагандистские мифы.

Уловив настроения недовольства среди военного руководства, Горбачев устроил масштабную чистку в министерстве обороны, ловко использовав подходящий повод — скандальный инцидент с самолетом Матиаса Руста. Многочисленные авиационные и зенитно-ракетные полки войск ПВО страны не смогли помешать юному немцу спокойно добраться до Москвы и приземлиться в самом сердце советской столицы. Преодолев неблизкий путь от Бал-

тийского моря до столицы (причем по дороге его сопровождал почетный эскорт советских истребителей-перехватчиков, ибо отцы-командиры никак не могли решить, что делать со странным самолетиком), Руст приземлился на Красной площади, возле храма Василия Блаженного.

Горбачев использовал выгодную для него ситуацию на все 100 процентов. Мощная пропагандистская компания в прессе обеспечила поддержку со стороны народа, и головы полетели.

Совет обороны СССР — самая таинственная советская военная организация — в 1988 году признал ошибочным решение 1980 года о ликвидации воздушных армий фронтовой авиации и передаче ее военным округам. Были воссозданы воздушные армии фронтовой авиации, подчиненные главному командованию ВВС. Возродилась и дальняя авиация, ее возглавил генерал армии П.С. Дейнекин.

Восемь лет понадобилось для того, чтобы понять ошибочность мероприятия, уже показавшего однажды свою порочность (в 1941 году на это потребовалось всего несколько месяцев, авиационные дивизии после летней катастрофы были выведены из подчинения общевойсковых командиров).

В рамках перехода к новой стратегии оборонной достаточности начались сокращения авиационных группировок. Так, в 16-й воздушной армии ГСВГ авиаполки фронтовых бомбардировщиков Су-24 были заменены на истребительные. Расформировали ряд авиационных частей в военных округах на территории СССР. В результате рокировки в Белоруссию улетели 116-й гвардейский и 497-й бомбардировочные полки, их место на чужбине заняли 968-й истребительный и 911-й авиаполки истребителей-бомбардировщиков.

Одной из первых под нож начавшихся сокращений попала лучшая в советских ВВС 95-я истребительная авиационная дивизия 26-й воздушной армии Белорусского военного округа, причем 28 истребителей МиГ-23МЛД из состава 979-го истребительного авиаполка дивизии были моментально показательно разобраны на металлолом.

Советское руководство, сломив сопротивление генералов, всегда ужасно боявшихся разглашения военной тай-

ны, в 1989 году пошло на беспрецедентный шаг. Оно опубликовало данные о соотношении основных видов вооружений стран Организации Варшавского договора и НАТО на 1 июля 1988 года (видимо, год заняли подсчеты). Согласно этим данным, Советский Союз имел в странах Восточной Европы и на своей европейской территории 5955 боевых самолетов фронтовой авиации, авиации ПВО и ВМФ (из них 3682 — в ВВС, 1605 перехватчиков ПВО, 668 в морской авиации). Количество бомбардировщиков, истребителей-бомбардировщиков и штурмовиков составляло 2276 машин.

Чтобы было понятно всем, отметим, что страны НАТО (включая США и Канаду) имели в Европе 7130 боевых самолетов, тогда как страны Варшавского договора (в том числе СССР) — 7876. Кроме того, в этот перечень не вошли бомбардировщики Ту-16, Ту-22 и Ту-22М советских ВВС.

Чуть позже в печати появились официальные данные об общем количестве вооружений в Советской Армии на 1 января 1990 года. Из них следовало, что ВВС располагают 162 тяжелыми стратегическими бомбардировщиками (в том числе 97 несут крылатые ракеты большой дальности), а фронтовая авиация ВВС, авиация войск ПВО и ВМФ имеют в общей сложности 8207 боевых самолетов и 4014 боевых вертолетов.

Довольно значительная часть этого авиапарка базировалась за пределами Советского Союза: Западная Группа Войск (бывшая ГСВГ) имела в своем составе 940 самолетов и 785 вертолетов, Северная Группа Войск (в Польше) — 300 самолетов и 134 вертолета, Центральная (в Чехословакии) — 127 самолетов и 189 вертолетов, Южная (в Венгрии) — 120 самолетов и 123 вертолета. В общей сложности эти четыре ударные группировки располагали 1487 самолетами и 1231 вертолетом.

Но после объединения Германии и волны «бархатных революций» в других странах «народной демократии», бывшие союзники стали настойчиво задавать один и тот же вопрос: дорогие гости, вам хозяева не надоели? Пришла пора собирать чемоданы. Но как не хотелось уходить из уютной, обжитой, культурной Европы в столь ненавистные родные трущобы и дебри!



Единственной страной, помимо СССР, на территории которой базировались истребители Су-27, была Польша. Но оттуда вскоре пришлось уйти



После того, как Су-27 вышел из тени, советская пропаганда стала превозносить его как лучший истребитель в мире

Главной сенсацией 1990 года стало подписание в ноябре в столице Австрии Вене договора об обычных вооруженных силах в Европе. В соответствии с его условиями, Советский Союз обязался предоставить другим участникам договора сведения о своих вооруженных силах: места дислокации, действительных наименования частей и соединений, данные о количестве боевой техники и вооружения в них, т.е. те сведения, за разглашение которых советские суды давали до сих пор большой срок лишения свободы. Более того, договор предусматривал проведение инспекций на местах — раньше о таком никто даже заикнуться не смел. С началом проведения инспекций на страницах советских газет и журналов тоже впервые появились действительные наименования частей и соединений.

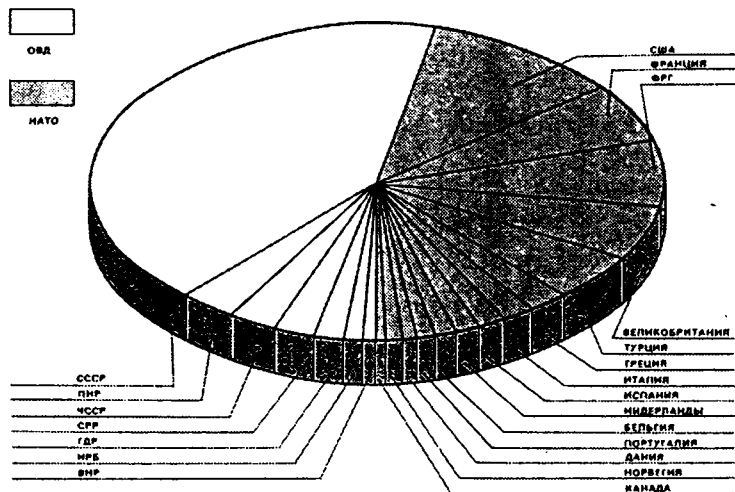
Советская официальная пропаганда, как обычно, преподнесла заключение договора как очередную большую внешнеполитическую победу Советского Союза. Однако с этим барабанным боем трудно было согласиться: ведь 9/10 всех сокращений приходилось на страны Варшавского договора. С учетом того обстоятельства, что уже в 1991 году планировалось начать массовый вывод войск из Групп советских войск в Восточной Европе, а предсмертную агонию Организации Варшавского договора не замечал только Горбачев, установление коллективных потолков для военных блоков было делом, мягко говоря, недальновидным.

Договор окончательно поставил крест на возможности советского танкового блицкрига в Европе. Распад СССР, в свою очередь, немедленно вызвал к жизни активную «приватизацию» вооружений бывшей Советской Армии бывшими союзными республиками.

Подписывая этот договор, равно как и «Парижскую хартию для новой Европы» Горбачев, видимо, пытался выстроить сложную дипломатическую комбинацию. В общих чертах схема ее была такова: ломка традиционного «образа врага», обеспечение благоприятных политических условий для получения внешней экономической помощи, ослабление влияния США в Европе за счет того, что Штаты вслед за Советами сократят свое военное присутствие в этом регионе, и одновременно игра на экономических противоречиях между Америкой и ЕЭС. Наконец, использова-

Боевые самолеты

ОВД		НАТО	
Страна	Данные по странам	Страна	Данные по странам
НРБ	234	Великобритания	835
ВНР	113	ФРГ	850
ГДР	307	Франция	880
ПНР	480	Норвегия	100
СРР	380	Дания	100
СССР	5955	Бельгия	170
ЧССР	407	Нидерланды	200
		Люксембург	—
		Италия	450
		Греция	450
		Португалия	150
		Испания	295
		Турция	640
		США (в Европе)	1960
		Канада (в Европе)	50
		Исландия	—
ИТОГО:	7876	ИТОГО:	7130



Официальные советские данные о соотношении боевой авиации ОВД и НАТО на 1 июля 1988 года

ние для достижения своих внешнеполитических и экономических целей стремительно возрастающей мощи объединенной Германии. Цель казалась такой близкой! Но Михаил Сергеевич переиграл самого себя, инициатива очень скоро перешла в другие руки.

Попутно заметим, что сведения о военном потенциале Советского Союза «периода расцвета эпохи застоя», давным-давно известные всей Европе, если судить по российской военной печати, сегодня по-прежнему продолжают оставаться тайной для народов многонациональной России.

В соответствии с условиями договора СССР должен был сократить количество своих боевых самолетов в Европе до 5150 единиц, ударных вертолетов — до 1500. В это число входили машины фронтовой авиации, истребительной авиации ПВО, средние бомбардировщики дальней авиации, учебно-боевые самолеты ВВС и ПВО (кроме Л-29 и Л-39, число которых не ограничивалось).

Согласно сведениям, представленным Москвой, к моменту заключения договора СССР имел в Восточной Европе и на европейской части своей территории 6611 боевых самолетов (из них 4323 в составе ВВС) и 1338 ударных вертолетов (из них 225 в составе ВВС). Таким образом, предстояло снять с вооружения 1461 боевой самолет (733 — в составе ВВС, 728 — в авиации ПВО) путем уничтожения, помещения в стационарную экспозицию (музей), использования в качестве наземной учебной материальной части или мишеней, перевода учебно-боевых машин в небооруженные учебные самолеты.

В ВВС было запланировано следующее. Из 733 боевых самолетов, подлежащих сокращению в течение 40 месяцев, 290 уничтожить путем разрезания на части, 208 учебно-боевых машин переклассифицировать в небооруженные учебные, 160 машин использовать в качестве самолетов-мишеней, 15 — в качестве наземной материальной части, 24 самолета МиГ-25РУ представить на сертификацию, 36 самолетов поместить в стационарную экспозицию (в музей).

После реализации договорных обязательств в составе ВВС планировалось иметь 3590 боевых самолетов (в том



Низкая живучесть конструкции МиГ-29 затрудняла его использование в качестве истребителя-бомбардировщика



Истребители Су-27 эффективно смотрелись в воздухе, поэтому их отправляли на всевозможные авиашоу для пропаганды достижений советской техники. Один из таких визитов в Италию закончился катастрофой

числе 300 средних бомбардировщиков), а в составе истребительной авиации войск ПВО — 1560 истребителей-перехватчиков. В это число должны были также войти до 550 учебно-боевых самолетов МиГ-21У, МиГ-23У, МиГ-25У, Су-15У и Су-17У, превращенных в невооруженные учебные самолеты.

Руководство министерства обороны, узнав о грядущем заключении договора, не смогло обойтись без мелкого мошенничества. Например, в срочном порядке оно стало передавать части фронтовой авиации в состав ВМФ (морская авиация под ограничения не подпадала). В результате 132-я бомбардировочная авиадивизия 4-й воздушной армии (Черняховск) превратилась в штурмовую авиадивизию Балтийского флота; 119-я истребительная авиадивизия (Тирасполь) 5-й воздушной армии стала именоваться 119-й морской ИАД Черноморского флота.

Масштабы сокращений, предусмотренные этим договором, весьма сильно напоминали хрущевские времена. Главное отличие состояло в том, что, если Никита Сергеевич заменял самолеты ракетами, то Михаил Сергеевич сокращал и самолеты и ракеты (еще перед подписанием договора о сокращении обычных вооружений полным ходом шло уничтожение ракет средней и меньшей дальности в рамках советско-американского соглашения).

* * *

В конце 80-х годов руководство ВВС приняло решение отказаться от эксплуатации самолетов МиГ-23, МиГ-27 и Су-17 с одним двигателем. Основными ударными машинами фронтовой авиации должны были стать штурмовики Су-25 и бомбардировщики Су-24, а в перспективе — модификации истребителей четвертого поколения МиГ-29 и Су-27.

Но с учетом нараставших экономических трудностей, а также в целях унификации самолетного парка, в 1991 году военное руководство решило отказаться от производства истребителей МиГ-29 (к тому времени выпустили около 1200 единиц этих машин) в пользу более перспективного Су-27, обладающего лучшими тактико-техническими дан-



В 1989 году несколько полков МиГ-29 одели тельняшки — накануне подписания оговора об обычных вооружениях в Европе, министерство обороны СССР усиливало морскую авиацию (она под сокращения не подпадала)



Единственной страной, купившей МиГ-27, была Индия. Индусы даже начали их серийное производство по лицензии на своих авиазаводах

ными. Выпускать, как раньше, одновременно два разных самолета одинакового назначения, советская экономика уже не могла себе позволить.

Ко всем бедам советских вооруженных сил в конце 80-х годов прибавилось «великое переселение народов» — вывод войск из стран Восточной Европы и Монголии. Полки 36-й воздушной армии покинули венгерскую землю; из Чехословакии вернулась 131-я смешанная авиадивизия; две авиадивизии Забайкальского военного округа сменили монгольские степи на крымские; 43-й авиаполк истребителей-бомбардировщиков из степного Чойбалсана перебрался в Крым, на аэродром расформированного морского ракетноносного авиаполка.

Но особенно впечатляющим оказался исход Советской Армии из Германии. Первое в истории «государство рабочих и крестьян» на немецкой земле приказало долго жить, поэтому крупнейшей группировке советских войск указали на дверь. Первыми в путь отправились полки бомбардировщиков Су-24, перебравшиеся на аэродромы Белоруссии, а их место заняли истребители из Белорусского военного округа. Эта рокировка прошла успешно, но повторить ее не удалось. Войскам пришлось навсегда покинуть сытую и чистую Германию. Они возвращались в страну, раздираемую межнациональными конфликтами; в страну, которая без всякой войны перешла на карточную систему; в страну, где их никто не ждал.

Полки 16-й воздушной армии к тому времени только-только успели перейти на новую технику: истребители МиГ-29, истребители-бомбардировщики МиГ-27. Авиационный парк ГСВГ в 1991 году включал:

А) Три отдельных разведывательных авиаполка: 11-й (6 Су-24МР); 931-й гвардейский (9 МиГ-25Р, 2 МиГ-25У, 3 МиГ-25РБ); 294-й (30 Су-17МЗР);

Б) Два отдельных штурмовых авиаполка: 357-й (35 Су-25, 6 Л-39С) и 368-й (35 Су-25, 6 Л-39С);

В) 239-й отдельный гвардейский вертолетный полк (20 Ми-6, 35 Ми-8ТБ);

Г) Девять истребительных авиаполков: 33-й (30 МиГ-29, 6 МиГ-23УМ); 773-й (30 МиГ-29, 6 МиГ-23УМ); 787-й (30 МиГ-29, 6 МиГ-23УМ); 31-й гвардейский (30 МиГ-29, 6



Разведке ФРГ удалось по дешевке купить у советских военнослужащих ЗГВ (бывшей ГСВГ) всю техническую документацию на МиГ-29 и даже образцы его радиоэлектронного оборудования



Враги, ставшие друзьями. В одном строю МиГ-29 и F-16

МиГ-23УМ); 73-й гвардейский (30 МиГ-29, 6 МиГ-23УМ); 968-й (30 МиГ-29, 6 МиГ-23УМ); 35-й (30 МиГ-29, 6 МиГ-23УМ); 85-й гвардейский (30 МиГ-29, 10 МиГ-23УМ); 833-й (38 МиГ-23МЛД, 6 МиГ-23УМ);

Д) Четыре авиаполка истребителей-бомбардировщиков 296-й (40 МиГ-27Д, 6 МиГ-23УМ); 19-й гвардейский (40 МиГ-27Д, 6 МиГ-23УМ); 20-й гвардейский (45 Су-17М4); 559-й (40 МиГ-27К, 5 МиГ-23УМ).

Параллельно уходу из Германии, советские самолеты покидали Польшу. 4-я воздушная армия, предназначавшаяся для оказания авиационной поддержки войскам Западного направления, имела в своем составе две бомбардировочные и одну истребительную авиадивизию. Одна дивизия, базировавшаяся в Черняховске, к тому времени была передана в подчинение Балтийскому флоту, остальные паковали чемоданы.

Истребительные авиаполки 239-й ИАД 4-й ВА, в отличие от 16-й воздушной армии в Германии, имели к тому времени в строю истребители Су-27, обладавшие большей дальностью, чем МиГ-29, поскольку предназначались для сопровождения фронтовых бомбардировщиков Су-24. Только печально прославившийся на весь мир 871-й истребительный Померанский Краснознаменный авиаполк в Колобжеге летал на МиГ-23.

Случай, произошедший в 1989 году в этом полку, имеет мало аналогов в истории авиации, он стал летом того года сенсацией номер один во всех мировых средствах массовой информации. Солнечным днем 4 июля с аэродрома в Колобжеге поднялся в воздух истребитель МиГ-23МФ. Пилоту предстоял обычный тренировочный полет, но вскоре возникла нештатная ситуация. В работе двигателя появились серьезные неполадки. Пилот, опасаясь катастрофы, катапультировался. МиГ пошел к земле и исчез с экранов локаторов, поэтому аварийная команда отправилась искать место падения машины.

Однако спустя некоторое время поступило сообщение, повергшее советское авиационное начальство в изумление и ужас: неуправляемый истребитель передумал падать. Набрав высоту 10000 метров, он отправился на Запад. Истребитель прошел более 900 километров над территорией



«Самовольная отлучка» МиГ-23 4-й воздушной армии закончилась трагически. После того, как закончилось топливо, самолет упал на жилой дом в Бельгии



Домой! На рубеже 80—90-х годов несколько сотен истребителей МиГ-29 вернулись из Восточной Европы на историческую Родину

Польши, ГДР и ФРГ, после чего с пустыми топливными баками упал на жилой дом в Бельгии, похоронив под обломками его хозяина. Кадры горящего разрушенного дома с торчащим из обломков хвостом самолета с красной звездой опубликовали все западноевропейские газеты. Небольшие сообщения об этом инциденте появились даже в советской прессе.

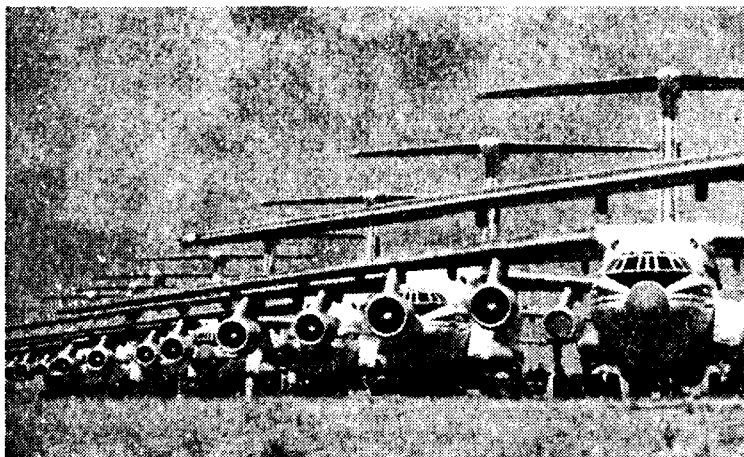
День независимости США в тот год вообще стал несчастливym для летчиков 4-й воздушной армии. Кроме происшествия с МиГ-23, отправившимся в «самовольную отлучку», в районе польского города Люблин вследствие взаимного нарушения высоты полета столкнулись советский бомбардировщик Су-24 и польский планер «Пират». Для польского пилота столкновение закончилось смертью, экипажу Су-24 удалось посадить машину на своем аэродроме. Известие об этом ЧП не прибавило среди поляков любви к «большому брату».

После вывода войск из стран Восточной Европы, Советский Союз лишился всех своих передовых баз — наиболее современных и оснащенных самым современным оборудованием. Практически все аэродромы на территории стран Восточной Европы были к тому времени оборудованы железобетонными укрытиями для самолетов, там были накоплены огромные запасы горючего и боеприпасов, которые тоже пришлось вывозить в чистое поле. В Союзе выводимые части ждали устаревшие аэродромы, отсутствие соответствующей инфраструктуры и жилья для личного состава, и вдобавок бесконечные сокращения, которым не видно было конца.

Генерал Дейнекин, ставший в 1991 году главнокомандующим ВВС, в одном из интервью перечислил проблемы военной авиации того периода:

«Где и как разместить части и соединения, которые выводятся из ближнего и дальнего зарубежья? Мощные авиационные группировки на западном театре располагали хорошо подготовленной аэродромной сетью и инфраструктурой.

Первоклассные ВПП с монолитным бетонным покрытием, способным выдержать самые тяжелые машины! Что мы можем предложить таким частям даже западнее Урала?



Основной задачей военно-транспортной авиации на рубеже 80—90-х годов стала переброска «пожарных команд» десантников в районы все новых и новых межнациональных конфликтов

Аэродромы учебных авиаполков из не столь прочных плит...

О жилом фонде. Тоже серьезная проблема. Где размещать семьи офицеров? Гипертрофированными были вооруженные силы. Только в ВВС на семь тысяч самолетов насчитывалось 13 тысяч летчиков. А с учетом авиации ПВО и сухопутных войск — все 20 тысяч. Куда такая армада?»

Но вот что интересно. Количество авиационных частей непрерывно сокращалось, однако керосин, необходимый для полетов, стал вдруг весьма дефицитным. Страна, занимавшая первое место в мире по добыче нефти, не могла обеспечить горючим собственную армию. Поэтому с каждым годом перестройки самолеты все реже поднимались в воздух. Летчики теряли навыки, уровень подготовленности летного состава снижался на глазах.

Все это повлекло рост аварийности, несмотря на снижение налета. Чуть ли не каждую неделю появлялись сообщения о катастрофах военных самолетов и вертолетов — ведь в стране к тому времени восторжествовала гласность! В результате среди граждан Советского Союза сложилась уве-

ренность в том, что советская авиация (как и вся страна) разваливается на глазах.

Вопреки фактам, Горбачев и его соратники пытались убедить людей в обратном. Постоянно звучали речи об ускорении и реформах, обещаниям светлого будущего не было конца. Но ситуация в стране уже выходила из-под контроля Кремля.

Под огонь критики попала даже Советская Армия. В обществе наконец заговорили о многочисленных проблемах, связанных с военной сферой. Все громче звучали неприятные вопросы: Зачем нам самая большая армия в мире? Кто контролирует военные расходы? Почему аварии и катастрофы стали обыденным явлением? И вообще, не пора ли вместо пушек начать, наконец, производить масло?

На глазах рушились мифы о «несокрушимой и легендарной». Выяснилось вдруг, что советские щит и меч изрядно устарели, во многом уступают западной технике, что среди советских полководцев нет новых Суворовых и Кутузовых.

Стараясь сбить волну критики, кремлевское руководство пошло на беспрецедентные меры. Так, в 1989 году в Москве была устроена авиационная выставка, на которой впервые показали и назвали по именам все боевые самолеты советских ВВС. Впрочем, абсурд системы остался: сначала их продемонстрировали Западу на авиасалоне в Ле Бурже и лишь потом — своим.

Широкий размах приобрели экскурсии в воинские части, встречи трудящихся с командирами высокого ранга. По мысли партийных функционеров, это должно было укрепить единство армии и народа. Но, говоря словами Горбачева, «процесс уже пошел». В сказки Главпура и Агитпропа больше никто не верил, дезертирство из войск, уклонение от призыва в армию приняли массовый характер. Бежали даже офицеры. В Западной Группе войск (бывшей ГСВГ), не выдержав искушения западным образом жизни, попросил политическое убежище в ФРГ командир советского танкового полка, прихватив в подарок специалистам бундесвера парочку новейших управляемых ракет.

Количество «горячих точек» увеличивалось с пугающей быстротой. Оказалось, что благодаря мудрой националь-

ной политике ЦК ВКП (б) — КПСС, настойчиво осуществлявшейся около 70-и лет, межнациональная рознь в СССР достигла точки кипения и пролилась большой кровью. Напомним: «события» (в смысле — погромы, резня, вооруженные столкновения) происходили в Алма-Ате, Фергане, Сумгаите, Баку, Карабахе, Приднестровье, Таджикистане, Чечне, Северной и Южной Осетии, Абхазии, Туве. Обычным делом стали нападения на воинские части с целью захвата оружия. Брали все, от пистолетов до вертолетов.

Гигантская страна подошла к краю пропасти и вскоре туда рухнула.

Глава 2. КАК ОДИН СТУДЕНТ ТОЛПУ МАРШАЛОВ В ОТСТАВКУ ОТПРАВИЛ

Главным авиационным событием 1987 года, без сомнения, стала посадка на Красной площади в Москве спортивного самолета «Цессна», который пилотировал германский студент Матиас Руст.

Полет юного немца, выпавший к тому же, на День пограничника (Руст явно обладал чувством юмора), вызвал в советских массах состояние, близкое к экстазу. Десятилетиями народу твердили, что границы Страны Советов священны и неприкосновенны, всего четыре года прошло с того момента, как на дно Японского моря отправился южнокорейский «Боинг-747», сбитый истребителями ПВО, и вдруг иностранный самолет спокойно сел возле стен священного Кремля! У миллионов людей просто «поехала крыша»: что же это за ПВО, если обыкновенный авиахулиган может спокойно летать в советском небе куда захочет?

Чрезвычайное происшествие получило широкий общественный резонанс, грех был не воспользоваться столь удобным поводом для чистки в армейских рядах. Горбачев шанс не упустил. Уже 30 мая лишился должности главнокомандующий ПВО А.И. Колдунов, а затем поднялась волна отставок и быстро превратилась в настоящий «девятый вал».

Вслед за своим подчиненным отправился на заслуженный отдых министр обороны СССР маршал Соколов, за ним еще десятки генералов. Зачистка проводилась до уровня командиров дивизий: Горбачев избавлялся от всех, кто был заподозрен в нелояльности новому руководству. При взгляде на картину кадровой революции 87-го года в военном ведомстве невольно возникает мысль — если бы Руста не было, его надо было придумать.

А началось все в финской столице Хельсинки, откуда в 12.21 по местному времени 28 мая поднялся в воздух спортивный самолет «Цессна-172». Конечной точкой его маршрута якобы был Стокгольм, но вместо Швеции Руст полетел по дуге на юго-восток, в сторону СССР. На сверхмалой высоте он пересек береговую черту и продолжил полет в сторону Москвы.

После того, как радиолокационные станции ПВО наконец обнаружили его, для перехвата неопознанного самолета поднялись истребители. Первым к цели вышел старший лейтенант Анатолий Пучнин, который сначала принял машину Руста за вертолет, о чем доложил на командный пункт 27-го Рижского корпуса ПВО. Но подойдя ближе, пилот МиГ-23 определил, что цель — легкомоторный самолет типа Як-12.

Получив доклад Пучнина, генерал-майор Г. Кромин поднял в воздух еще три истребителя, пилоты которых получили команду — принудить неизвестный самолет к посадке. Однако, немного покружив вокруг «Цессны», истребители вернулись на аэродромы, а Руст продолжил свой путь к Москве. Летчики из-за большой разницы в скорости быстро теряли визуальный контакт с целью и не могли сопровождать ее.

Затем последовала знаменитая посадка на Красной площади и «разбор полетов по полной программе».

Через два дня во всех советских газетах появилось короткое сообщение «В Политбюро ЦК КПСС». Текст гласил:

«Политбюро ЦК КПСС на заседании, состоявшемся 30 мая 1987 года, обсудило доклад Министерства обороны СССР об обстоятельствах, связанных с нарушением воздушного пространства Советского Союза самолетом, пило-



Позорной страницей в истории войск ПВО стала посадка на Красной площади немецкого пилота-любителя Матиаса Руста 28 мая 1987 года

тируемым гражданином ФРГ М. Рустом. При обсуждении этого вопроса установлено, что самолет, принадлежащий одному из гамбургских аэроклубов, был обнаружен радиолокационными средствами противовоздушной обороны при подлете к государственной границе СССР. Советские истребители дважды совершили облет западногерманского самолета.

Вместе с тем Политбюро указало, что командование войск противовоздушной обороны проявило недопустимую беспечность и нерешительность, чтобы пресечь полет самолета-нарушителя, не прибегая к боевым средствам. Этот факт свидетельствует о серьезных недостатках в организации несения боевого дежурства по охране воздушного пространства страны, об отсутствии должной бдительности и дисциплины, крупных упущениях в руководстве войсками со стороны Министерства обороны СССР.

За халатность и неорганизованность в пресечении указанного нарушения, отсутствие должного контроля за действиями войск ПВО, Политбюро признало необходимым освободить от должности главнокомандующего войсками противовоздушной обороны т. Колдунова А.И. Принято решение об укреплении руководства Министерства обороны СССР».

Изрядно досталось всем, но больше других пострадали оперативный дежурный КП корпуса ПВО и его заместитель. Этим бедолагам военный трибунал Прибалтийского военного округа 1 октября 1987 года отмерил подполковнику И. Карпецу и майору В. Черных, соответственно, пять и четыре года лишения свободы в исправительно-трудовой колонии усиленного режима. Им отвели роль стрелочников в этой грязной истории, генералы отделались потерей своих кресел.

Главный маршал авиации Колдунов не остался в одиночестве. Сменилось почти все руководство министерства обороны. Вместо маршала Соколова высший военный пост занял генерал армии Д.Т. Язов (1924 г.р.), произошла замена всех заместителей министра, всех командующих военными округами, группами войск и армиями! Зачистка министерства обороны была произведена быстро и эффективно. Горбачев одним махом избавился от тех, кто ему не нравился и одновременно укрепил свои позиции в армии за счет многочисленны «своих» выдвиженцев. Столь масштабной чистки Советская Армия не видела с 1937 года!

Обвинив в некомпетентности опытного летчика Колдунова, Горбачев посадил в кресло главнокомандующего войсками ПВО СССР общевойскового командира, до этого командовавшего танкистами и мотострелками (!), генерала армии И.М. Третьяка (1923 г.р.). Лучше него, видимо, никто не разбирался в проблемах противовоздушной обороны.

Места ушедших в отставку генералов и маршалов занимали люди новой команды, во главе которой был поставлен генерал армии Язов, вскоре получивший звание маршала. Помимо кадровых перестановок, произошли масштабные организационные изменения, коснувшиеся, в частности, авиации.



Многочисленные сверхзвуковые истребители советских войск ПВО не смогли помешать немецкому студенту приземлиться на Красной площади

Матиасу Русту советский суд (как известно, самый гуманный суд в мире!) за его познавательный полет в страну диких медведей определил четыре года колонии (на год меньше, чем оперативному дежурному ПВО!). Но вскоре по указанию «лучшего друга всех немцев» Горбачева, немецкого аса отпустили домой, амнистировав по случаю укрепления дружбы с Гельмутом Колем.

Вернувшись на родину, Руст, испорченный пришедшей к нему мировой известностью, начал чудить. Он бросился с ножом на медсестру, которая не захотела одарить своей любовью крылатого тевтона, за что загремел в местную тюрьму. Дальнейшая его судьба покрыта мраком.

Как обычно бывает в таких случаях, многие «бдительные товарищи» тут же увидели в авиационном ЧП на День пограничника руку ненавистного ЦРУ. Партийные и военные средства массовой информации (вернее — дезинформации) в массовом порядке публиковали разоблачительные статьи, доказывавшие, что этот полет — крупномасштабная провокация американской разведки. Мол, долетит до Москвы Руст — поднимем шум на весь мир о том, что русская система ПВО не стена, а дырявое решето. Если соьбют — можно кричать о русских убийцах, лишивших жизни бедного немецкого студента.

Найти сколько-нибудь убедительные доказательства этой версии никому не удалось, тем не менее она жива и сегодня. Ведь бывшие партработники, бывшие «журналисты в погонах», бывшие лекторы «общества по распространению» никуда не исчезли. Они по-прежнему живы и здоровы, по-прежнему источают свой яд и свою ненависть в окружающее пространство.

Впрочем, известен и другой вариант объяснения майского ЧП. Мол, все подстроил сам Горбачев, чтобы получить повод для решительной чистки в армии. Он планировал серьезные перемены, многие деятели с золотыми погонами могли выступить против.

По мнению автора, ближе всего к истине самая популярная версия. Согласно ей, немецкий парень полетел на свой страх и риск. Ему помог добраться до цели (совершить посадку в Москве) обычный русский бардак, который всегда был особенно силен в армии.

После скандала с южнокорейским «Боингом», командование ПВО отдало приказ, запрещавший стрелять по пассажирским и спортивным самолетам днем и при хорошей видимости. Никто из офицеров ПВО не решился взять на себя ответственность, дать команду уничтожить цель. На командных пунктах царила тихая паника, никто не знал, что делать дальше.

Невысоким оказался также уровень подготовки летчиков истребительной авиации ПВО, которые долго не могли определить, что именно движется в советском небе на малой высоте. К тому же, летные характеристики истребителей не позволяли идти рядом с нарушителем — их ско-

рость сваливания выше максимальной скорости спортивного самолета.

Сочетание всех этих факторов зажгло зеленый свет на воздушном шоссе Хельсинки — Москва.

Шум, поднявшийся вокруг полета Руста, вдохновил многочисленных последователей воздушного путешественника. Уже через две недели два легкомоторных самолета из Турции долетели до Тбилиси и благополучно вернулись домой. Не прошло и года, как в аэропорту Батуми приземлился самолет «Цессна», прибывший опять же из Турции. Его пилот — немец Ганс Шнайдер — оставил на взлетной полосе букет цветов и письмо с признанием в любви к Горбачеву, после чего спокойно улетел обратно.

Количество подобных происшествий росло как снежный ком, а войска ПВО ничего сделать не могли. Но, в отличие от случая с Рустом, масштабных разборок больше не проводилось — мавр сделал свое дело.

Успех к воинам ПВО пришел только летом 1991 года, когда сначала истребители ВВС Прибалтийского ВО посадили самолет, прилетевший из Швеции, а затем перехватчики 6-й отдельной армии ПВО сумели принудить к посадке в аэропорту Пулково самолет М-20, вылетевший из Финляндии, пилотировал который тоже немец.

А потом грянул путч, вскоре за ним произошел развал Советского Союза, и все забыли о нарушителях воздушных границ, потому что никто уже не мог толком объяснить, где чьи границы.

Еще одной позорной страницей в истории советских ВВС стал побег в Турцию капитана Александра Зуева, угнавшего с аэродрома Цхакая новейший истребитель МиГ-29 176-го истребительного авиаполка 283-й истребительной авиадивизии 34-й воздушной армии Закавказского военного округа. Списанный с летной работы по состоянию здоровья, этот летчик рано утром 20 мая 1989 года ранил часового, занял место в кабине истребителя и в 5.39 поднял его в воздух, взяв курс на Турцию.

Через семь минут вдогонку вылетел дежурный истребитель, за ним еще несколько, но догнать беглеца они не смогли. Зуев приземлился в аэропорту турецкого города Трабзон, где попросил политическое убежище.



В мае 1989 года истребитель МиГ-29 стал героем международного скандала — капитан А. Зуев угнал самолет с аэродрома Цхакая в Турцию

Для расследования обстоятельств угона самолета в Цхакая прибыл первый заместитель Главнокомандующего ВВС генерал-лейтенант Шапошников. Через несколько дней турки вернули истребитель МиГ-29, Зуев же переехал на постоянное место жительства в США.

МиГам вообще везло на угоны — достаточно вспомнить полет Беленко в Японию.

Еще через два года из аэропорта Ереван улетел в Турцию на вертолете Ми-8 793-го отдельного транспортно-боевого вертолетного полка Закавказского ВО старший лейтенант Ирек Гиматов. Турецкие власти предоставили ему политическое убежище, а вертолет вернули в Союз. Произошло это ЧП 24 апреля 1991 года.

Многочисленные катастрофы в советском небе, экскурсионные полеты иностранных самолетов, угоны за рубеж (помимо МиГ-29 и Ми-8, только летом 1990 года были угнаны за границу семь пассажирских самолетов, из них пять — в июне) наглядно свидетельствовали о том, что развал системы принял необратимый характер.

Глава 3. ЛЕТАЮЩИЕ ОСКОЛКИ ИМПЕРИИ

Авиационными символами горбачевской эпохи стали истребители 4-го поколения МиГ-29 и Су-27 и стратегический бомбардировщик Ту-160. Эти машины советская пропаганда настойчиво изображала «лучшими в мире», что само по себе являлось удивительным, ведь раньше даже названия боевых самолетов, состоявших на вооружении, считались государственной тайной и официально нигде не упоминались.

Эти три машины впервые вышли из тени секретности во времена Горбачева, хотя были задуманы и построены задолго до его прихода к власти.

Военно-промышленная комиссия при Совете Министров СССР еще в 1968 году, проанализировав опыт использования советской авиационной техники в локальных конфликтах, пришла к выводу о необходимости создания нового истребителя, предназначенного для завоевания превосходства в воздухе в условиях противодействия перспективных американских истребителей 4-го поколения. Такой самолет должен был заменить истребители МиГ-21, МиГ-23, Су-11 и Су-15 во фронтовой и истребительной авиации войск ПВО.

В объявленном вскоре конкурсе на проектирование перспективного фронтового истребителя приняли участие конструкторские бюро Микояна, Сухого и Яковлева, предложившие машины под индексами МиГ-29, Су-27 и Як-45. Уже после начала работ программу разделили на две части — создание легкого и тяжелого истребителей. В итоге появились МиГ-29 и Су-27.

Легкий фронтовой истребитель МиГ-29 получил на вооружение новые ракеты средней дальности, позволявшие атаковать самолеты противника на встречных и догонных курсах.

В 1986 году несколько «совершенно секретных» истребителей МиГ-29 посетили Финляндию, где привлекли к себе внимание всего авиационного мира. А еще через два года произошло событие, ранее совершенно невозможное

в обстановке тотальной советской секретности. В 1988 г. учебно-боевые истребители МиГ-29 приняли участие в авиационной выставке на британской авиабазе Фарнборо, где они вызвали настоящую сенсацию.

Воодушевленное таким успехом, советское руководство в следующем году отправило на аналогичную выставку во Францию (аэродром Ле Бурже) целую эскадрилью новейших советских боевых машин — МиГ-29, Су-27 и Су-25. Явно оно хотело доказать всему миру «огромный потенциал советской экономики». Но с демонстрацией преимуществ социализма вышла обидная промашка: во время показательного полета МиГ-29 разбился на глазах многочисленных зрителей. И хотя пропаганда тут же принялась восхвалять превосходные качества катапультируемого кресла, спасшего жизнь пилота при аварии на малой высоте, специалисты сделали вывод о недостаточной боевой живучести самолета.

К этому времени производство МиГ-29 было поставлено на поток, и его получили многие строевые полки советских ВВС. Первыми новые истребители стали осваивать 455-й и 760-й инструкторско-испытательные смешанные полки Липецкого 4-го Центра боевой подготовки и переучивания летного состава ВВС, в которых проходили обучение на новой технике строевые летчики.

Подготовка пилотов МиГ-29 производилась также в 1080-м учебном авиационном центре ВВС в Борисоглебске, и в Центре боевой подготовки на аэродроме Мары. Последний из них являлся весьма интересным учебным заведением. Там с начала 70-х годов вели обучение летчиков воздушному бою, противником в котором выступали наиболее опытные пилоты на МиГ-23МЛД, использовавшие тактику американских ВВС. Это был «наш ответ» на программу «Агрессор», американцы уже долгое время вели учебные бои с F-5E, изображавшими наши МиГи.

По мере нарастания выпуска самолетов, МиГ-29 пошли в строевые полки, базировавшиеся в Восточной Европе и западных районах СССР. Первым 20 истребителей в 1983 году получил «придворный» подмосковный 234-й гвардейский Проскуровский Краснознаменный авиаполк в Ку-



Основным предназначением истребителя МиГ-29 было завоевание господства в воздухе, поэтому он получил на вооружение ракеты средней дальности



Тем не менее, шансов на успех в бою с американским истребителем F-15 у МиГ-29 практически не было

бинке: сюда часто возили важных зарубежных гостей, чтобы показывать им новейшую советскую военную технику.

Потом настала очередь 95-й истребительной авиадивизии Белорусского военного округа — ее 968-й ИАП сменил МиГ-23 на МиГ-29, а через несколько лет отправился на передовой рубеж социализма — в Группу Советских Войск в Германии. Процесс перевооружения принимал массовый характер, и к 1991 году они имелись во многих полках ВВС. Среди них были следующие части:

В 6-й воздушной армии (ГСВГ) — 33-й истребительный авиационный полк (Виттшток); 773-й иап (Дамгартен); 778-й иап (Финов); 35-й иап (Цербст); 73-й гвардейский Волгоградско-Венский Краснознаменный иап (Кетен); 85-й гвардейский Севастопольский Краснознаменный иап (Мерзебург); 31-й гвардейский Никопольский Краснознаменный иап (Фалькенберг). В 36-й ВА (ЮГВ): 14-й гвардейский Ленинградский Краснознаменный иап (Кишкунлацхаза); 515-й Померанский иап (Текель); 5-й гвардейский Берлинский Краснознаменный иап (Шармемек). В ЦГВ: 114-й Краснознаменный иап (Божий Дар). В 26-й ВА (Белорусский ВО): 927-й Кенигсбергский Краснознаменный иап (Береза). В 4-й ВА (ПрикВО): 145-й иап (Ивано-Франковск); 92-й иап (Мукачево). В 24-й ВА: 168-й иап (Староконстантинов). В 34-й ВА (ЗКВО): 176-й иап (Цхакая). В 5-й ВА (ОдВО): 86-й гвардейский Борисовский Краснознаменный иап (Маркулешты); 161-й иа (Лиманское); 642-й гвардейский иап (Мартыновка).

Особенностями нового истребителя являлись высокая тяга двигателя и скороподъемность. Его маневренные качества были намного выше, чем у предшественников (МиГ-21 и МиГ-23), что стало следствием применения интегральной компоновки с пониженной статической устойчивостью.

Использование ракет Р-27 с полуактивной радиолокационной головкой самонаведения давало возможность перехвата самолетов противника на дальности до 70 км, хотя вероятность поражения снижалась в случае применения противником средств РЭБ.

В ближнем бою МиГ-29 мог применять ракеты Р-60 и Р-73 с инфракрасной головкой самонаведения, обладав-



Истребители МиГ-29 в первую очередь поступали на вооружение авиаполков Группы Советских войск в Германии, которым предстояло первыми вступить в бой



Компенсировать невысокую точность ударов по наземным целям на истребителях МиГ-29 собирались при помощи «спецбоеприпасов» — тактических ядерных бомб»

шие высокой маневренностью и возможностью пуска при любой перегрузке, а также 30-мм пушку.

Поскольку МиГ-29 создавался как многоцелевой самолет, он мог применяться и против наземных целей. Однако его возможности в этом случае ограничивались отсутствием соответствующего прицельно-навигационного комплекса (в силу чего исключались действия вне оптической видимости) и управляемого оружия. Кроме того, из-за недостаточной живучести пушка не могла использоваться для нанесения штурмовых ударов. Максимальный вес бомбовой нагрузки (авиабомбы ФАБ-250М62, ФАБ-500) не превышал двух тонн. В комплект вооружения входила также ядерная бомба.

Благодаря объединению ГДР и ФРГ, специалисты НАТО получили возможность ближе ознакомиться с новейшим советским истребителем. Бундесверу в наследство от Национальной Народной Армии достались 20 МиГ-29, ранее состоявшие на вооружении 3-й истребительной эскадры ННА имени Владимира Комарова на аэродроме Прешен. После тщательного изучения этих машин на земле и в воздухе, были проведены воздушные бои с истребителями американского и французского производства, победу в большинстве которых одержали МиГ-29.

В то же время западные эксперты выявили слабые стороны данного самолета: недостаточный ресурс двигателей, ограниченный радиус действия, трудоемкость технического обслуживания, примитивность системы предупреждения о захвате РЛС противника, отсутствие средств РЭБ.

Параллельно с работами по созданию легкого фронтального истребителя МиГ-29, с 1969 года велась разработка «тяжелого» истребителя Су-27. По своим летно-техническим качествам он должен был превосходить перспективный американский истребитель F-15. В основу его конструкции была положена интегральная компоновка с плавным сопряжением фюзеляжа и крыла с электродистанционной системой управления.

Первый опытный образец (Т-10-1) 20 мая 1977 года поднял в воздух летчик-испытатель В.С. Ильюшин, но вскоре стало ясно, что построенные опытные машины абсолютно не соответствуют требованиям ВВС. Во-первых, двигатели



После объединения Германии самолеты ВВС ННА ГДР достались Бундесверу. После знакомства с советской техникой было принято решение — отправить их на свалку, за исключением МиГ-29



«Наследство социализма» — доставшийся ФРГ МиГ-29

имели неприемлемо высокий уровень расхода топлива и обладали слишком малым ресурсом. Во-вторых, разработчики радиоэлектронного оборудования превысили лимит его массы на несколько сотен (!) килограмм, что повлекло утяжеление самолета и снижение его маневренности.

Пришлось практически полностью менять «начинку» Су-27, а также двигатели (вместо АЛ-21Ф-3 поставили АЛ-31Ф), совершенствовать аэродинамику и компоновку. По сути дела, был построен новый самолет. Стремясь наверстать время, серийное производство нового варианта истребителя начали в 1982 году, еще до завершения летных испытаний. В середине 80-х годов Су-27 стали поступать в строевые полки истребительной авиации ПВО, затем и в полки ВВС.

Новый советский истребитель впервые «засветился» 13 сентября 1987 года, когда над Баренцевым морем произошло столкновение Су-27 941-го истребительного авиаполка с норвежским патрульным самолетом Р-3В «Орион». Экипаж норвежца успел сфотографировать с близкого расстояния новейший советский самолет (эти фотографии обошли все авиационные журналы мира), потом они столкнулись, у «Ориона» разрушился воздушный винт и он отправился домой.

Через два года Су-27 и Су-27УБ официально посетили Париж, став экспонатами авиасалона в Ле Бурже. После того, как самолет показали Европе, советская печать принялась рекламировать летно-технические данные и этого перехватчика, тоже именуя его (как и МиГ-29) лучшим истребителем в мире. Началась полоса зарубежных гастролей Су-27 по всему миру. В ходе их один из показательных полетов в Италии привел 9 сентября 1990 года к катастрофе в результате ошибки пилота.

Вооружение Су-27 отличается от вооружения МиГ-29 только количественно — те же ракеты средней дальности Р-27 и ближнего боя Р-73, та же 30-мм пушка ГШ-301.

Истребители Су-27 в основном поступали на вооружение истребительных авиаполков ПВО. Исключение составляли истребительные дивизии воздушных армий РВГК оперативного назначения: им предстояло сопровождать фронтовые бомбардировщики Су-24, поэтому требовались



*Бывшие противники в одном строю —
МиГ-29 и «Фантомы» ВВС ФРГ*



*Появление истребителей Су-27 в советской авиации стало
запоздалым ответом на американский истребитель F-15*

истребители с большим радиусом действия. Су-27 подходили наилучшим образом.

Эти машины имели на вооружении: 61-й иап (2-я армия ПВО, Барановичи); 62-й иап (8-я армия ПВО, Бельбек); 159-й гвардейский иап (4-я ВА; Ключево); 177-й иап (6-я армия ПВО); 582-й иап (4-я ВА; Хойна); 641-й иап (10-я армия ПВО, Рогачево); 831-й иап (24-я ВА; Миргород); 941-й иап (10-я армия ПВО, Килп-Явр);

В тени более популярных МиГ-29 и Су-27 остался появившийся практически одновременно с ними перехватчик ПВО МиГ-31. Правда, весьма существенную роль в подобном забвении сыграло то обстоятельство, что большинство авиационных специалистов и журналистов считало его не оригинальным самолетом, а модификацией известного МиГ-25.

В общем, так оно и было. Первоначально во всех документах новая машина именовалась МиГ-25МП. Ее задумывали как барражирующий перехватчик, предназначенный для замены устаревших самолетов Ту-128. Если МиГ-25 в 60-е годы создавали для перехвата скоростных высотных бомбардировщиков, то теперь на первый план вышла задача борьбы с маловысотными крылатыми ракетами, с сохранением в то же время возможности действий на больших высотах на сверхзвуковой скорости.

Эффективный перехват крылатых ракет, имеющих небольшую отражательную поверхность, потребовал весьма значительного совершенствования радиоэлектронного оборудования, прежде всего, бортовой РЛС с фазированной антенной решеткой.

Работы над новой машиной начались в 1972 году, но сроки постоянно затягивались. Несмотря на то, что за первые три года появилось 33 (!) постановления Совета Министров СССР, требовавших ускорения работ, дело двигалось со скрипом. Количество документов, как обычно, было обратно пропорционально эффективности работ. В первый полет МиГ-25МП отправился 16 сентября 1975 года, а в серийное производство пошел только в 1979 году.

В 1980 году первые МиГ-31 (бывшие МиГ-25МП) поступили в строевые полки авиации ПВО. На Западе уже знали о нем. Летчик Беленко, сбжавший в Японию в 1976



Первыми зарубежными гостями истребителей Су-27 стал визит на авиасалон в Ле-Бурже в 1989 году. В том же году его впервые показали советским гражданам на выставке на Ходынке



Инцидент над Баренцевым морем, произошедший 13 сентября 1987 года, благодаря фотографам норвежских ВВС, принес Су-27 всемирную известность

году на истребителе МиГ-25 сообщил, что в ОКБ Микояна разработан двухместный перехватчик (модификация МиГ-25) с радиолокационной станцией, способной сопровождать до 20 целей на проходе. Самое интересное заключалось в том, что реальные возможности РЛС СБИ-16 «Заслон» оказались гораздо хуже — беглый летчик сильно преувеличил достижения советской радиопромышленности.

Тем не менее, импульсно-доплеровская РЛС с фазированной антенной решеткой имела уникальные для советской авионики качества: дальность обнаружения воздушных целей до 300 км, дальность сопровождения бомбардировщиков 200 км, истребителей — 90 км в передней полусфере и 70 в задней. Сопровождая одновременно до десяти целей, станция обеспечивала наведение управляемых ракет Р-33 на четыре из них. Эти ракеты имеют максимальную дальность пуска 120 км и активную радиолокационную головку самонаведения плюс к ней инерциальное наведение на маршевом участке траектории.

Помимо ракет большой дальности, МиГ-31 могут использовать УР средней дальности Р-40 (как МиГ-25) и ближнего боя Р-60М. На этом перехватчике появилась шестиствольная пушка ГШ-23-6 с боезапасом 260 снарядов. В то же время ограничения по перегрузке (до 5) не позволяют ему вести маневренный воздушный бой.

Дальность полета нового истребителя, по сравнению с МиГ-25, увеличилась в два раза — 2500 км, поэтому МиГ-31 стал заменять в полках авиации ПВО изрядно устаревшие к тому времени истребители-перехватчики Ту-128. К 1991 году МиГ-31 состояли на вооружении в следующих авиационных частях:

В 148-м центре боевой подготовки и переучивания личного состава ПВО (Савастлейка); в 153-м иап (Моршанск, Московский округ ПВО); в 180-м иап (Громово, 6-я армия ПВО); в 174-м гвардейском Печенгском Краснознаменном имени Б. Сафонова иап (Мончегорск, 10-я армия ПВО); в 72-м гвардейском Полоцком иап (Амдерма, 10-я армия ПВО); в 518-м Берлинском иап (Талаги, 10-я армия ПВО); в 786-м иап (Правдинск).

МиГ-31 стал первым советским истребителем-перехватчиком, широко предлагавшимся на экспорт, но кроме Ки-



Наш ответ «Томагавкам» — основным предназначением истребителей МиГ-31 считалась борьба с американскими крылатыми ракетами



Споры о том, чем считать МиГ-31 — оригинальной конструкцией или очередной модификацией МиГ-25 — идут до сих пор

тая никто не проявил к нему интереса. Его демонстрировали на различных авиасалонах, рекламировали под громкими именами «Мини-АВАКС» и «летающий «Пэтриот» (имея в виду высокие качества РЛС «Заслон»), однако успеха вся эта бурная деятельность не имела.

Появился в советских ВВС и полномасштабный «наш АВАКС» — самолет дальнего радиолокационного обнаружения и наведения А-50. Дело в том, что самолеты Ту-126 так и не смогли стать эффективным средством обнаружения (тем более наведения) войск ПВО. Его радиолокационный комплекс «Лиана», неспособный обнаруживать воздушные цели на фоне подстилающей поверхности, то есть в нижней полусфере, не имел резервов для модернизации.

Поэтому на базе транспортного самолета Ил-76 в начале 80-х годов был построен новый самолет ДРЛО А-50, оснащенный радиолокационным комплексом «Шмель». Новый самолет был многофункциональным: помимо обнаружения воздушных целей, его экипаж мог наводить на них истребители ПВО, передавать информацию наземным командным пунктам и самостоятельно работать в качестве воздушного командного пункта.

Но, несмотря на то, что А-50 появился позже АВАКС, он уступал последнему в дальности обнаружения и в количестве автоматизированных каналов наведения. Кроме того, создавая машину, предназначенную для многочасового пребывания в небе, советские конструкторы, как это всегда было им свойственно, абсолютно не думали о многочисленном экипаже. На борту самолета нет не только мест для отдыха и буфета, но даже туалета!

После поступления самолетов ДРЛО А-50 на вооружение, из них был сформирован 144-й отдельный авиационный полк, первоначально базировавшийся в Шяуляе, а затем перебравшийся в Печоры.

Последним советским «летающим линкором» стал всемирно известный Ту-160 «Black Jack» — самый тяжелый бомбардировщик всех времен и народов (мы все таки обогнали проклятых буржуев, хотя бы массой!).

Он появился в частях ВВС при Горбачеве, однако работы над этим самолетом начались еще в 1967 году, когда был объявлен конкурс по созданию стратегического бомбарди-



Норвежским летчикам удалось сфотографировать над Баренцевым морем сверхсекретный советский истребитель-перехватчик МиГ-31, который на Западе считали модификацией известного самолета МиГ-25



Основными «районами обитания» перехватчиков МиГ-31 стали Дальний восток и Северо-Запад России



Последний «крылатый линкор» разваливающейся империи, стратегический бомбардировщик Ту-160, долгое время известный под кличкой «Blackjack»

ровщика для дальней авиации. Первоначально были представлены проекты Павла Сухого (Т-4МС) и Владимира Мясищева (М-20). Но победителем стал проект Ту-160, предложенный Туполевым на втором этапе конкурса.

Несмотря на это, окончательный вариант Ту-160 мало чем отличался от проекта Мясищева.

Своим рождением новая машина была во многом обязан американскому В-1. Как уже отмечалось выше, причиной для начала разработки той или иной новой советской боевой машины часто становилось появление соответст-



Эффективность применения самолета ДРЛО А-50 в значительной мере снижали ограниченная дальность обнаружения воздушных целей и небольшое количество автоматизированных каналов наведения (а также отсутствие туалета на борту)



Своим рождением Ту-160 обязан американскому В-1 (чем мы хуже американцев) и В. Мясищеву (именно его проект самолета М-18 лег в основу туполевской машины)

вующего самолета в США. Так и в этом случае, по примеру американцев основным вооружением будущего бомбардировщика решили сделать крылатые ракеты нового поколения.

Макет Ту-160 окончательно утвердили в 1977 году, а через четыре года на аэродроме в Жуковском появился первый опытный экземпляр бомбардировщика. Конструкторы торопились, поскольку в декабре 1981 года предстояло отметить 75-летие «дорогого и любимого» Леонида Ильича Брежнева. Подарок в виде самого мощного в мире бомбардировщика требовался позарез. И вот 18 декабря 1981 года опытный самолет поднялся в воздух: задание партии было выполнено.

После доклада Брежневу и раздачи орденов, работа вновь пошла неторопливо. Второй самолет взлетел только в 1984 году, а первые серийные машины появились в строю ВВС лишь в 1987 году, в связи с очередным славным юбилеем — 70-летием Великой Октябрьской Социалистической Революции. 25 апреля 1987 года на аэродроме Прилуки, где дислоцировался 184-й гвардейский тяжелый бомбардировочный Полтавско-Берлинский Краснознаменный авиаполк, приземлились два новеньких бомбардировщика Ту-160. К концу 1991 года этот полк имел в составе двух эскадрилий уже 21 такую машину.

Бомбардировщик обладает огромной взлетной массой в 275 тонн (у американского В-1В «всего» 206 тонн), максимальной скоростью 2000 км/час и практической дальностью полета без дозаправки в воздухе 12300 км (на крейсерской скорости М 0,77). Силовая установка состоит из четырех двигателей НК-32 тягой 14000 кгс.

Основным штатным вооружением Ту-160 стали 12 крылатых ракет Х-55 на револьверных пусковых установках, имеющие дальность полета до 3000 км и ядерную боевую часть мощностью 200 килотонн. Вероятное отклонение этих ракет не превышает 26 метров! Вместо них могут использоваться 24 ракеты малой дальности Х-15 (дальность полета 150 км). Применение бортового вооружения обеспечивает прицельно-навигационный комплекс «Обзор-К».

Экипаж бомбардировщика состоит из четырех человек. Это командир, второй пилот, штурман и штурман-опера-



К своему 75-летию Л.И. Брежнев получил подарок от авиастроителей — 18 декабря 1981 года в небо поднялся самый большой бомбардировщик в мире — Ту-160



Развал СССР поставил крест на программе дальнейшего производства бомбардировщиков Ту-160. Обнищавшей стране они были не по карману

тор. На борту машины появились туалет и кухня, незаменимые при дальних полетах. Конструкторы наконец-то вспомнили, что летчики тоже люди, обладающие естественными физиологическими потребностями. А летать экипажам Ту-160 приходилось далеко — в район Северного полюса, длительность полета доходила до 12 часов.

Эксплуатация выявила и недостатки конструкции. Часто выходило из строя радиоэлектронное оборудование (бортовой комплекс обороны «Байкал» удалось довести до работоспособного состояния только в 1990 году), возникали проблемы с запуском двигателей (невысоким был их моторесурс, всего 750 часов), нередко выходил из строя механизм уборки шасси (несколько месяцев в полку летали, не убирая в полете шасси).

Первоначально планировалось построить для ВВС 100 экземпляров Ту-160, однако кризис советской экономики привел к резкому сокращению производства, а после распада СССР оно вообще прекратилось.

Эпилог.

«ДЕЛИТЬ БУДЕМ ПО-БРАТСКИ...»

Августовский путч 1991 года стал катализатором распада Советского Союза. Первыми на выход из «лагеря дружных народов» заторопились литовцы, латыши и эстонцы. Они считали Советскую Армию оккупационной, поэтому просто потребовали вывода всех ее частей со своей территории, не претендуя на оружие и боевую технику. Осенью того же года независимость Эстонии, Латвии и Литвы признало мировое сообщество, были подписаны соглашения о выводе советских войск, в том числе авиации.

Вслед за ними засуетились гордые сыны Кавказа и хозяйственные украинские хлопцы, которые вполне справедливо считали, что имеют право на соответствующую часть советского наследства. Меня удивляют частые стенания в российской прессе по поводу «наглых украинцев», «прибравших к рукам» войска, находившиеся на террито-

рии Украины, вместе со всем их вооружением. А что, разве Советскую Армию создавала и вооружала одна только Россия? Вклад других советских республик в военное строительство тоже был весом, и особенно это касается Украины. Естественно, они имели законное право на свою часть имущества при «разводе». Не понимают этого только некоторые россияне в погонах и без погон, одержимые великодержавным шовинизмом (к сведению национально озабоченных: автор — чистокровный русский, родившийся и выросший в Забайкалье).

Горбачев, а затем Ельцин еще пытались как-то реанимировать дышавшую на ладан Советскую Армию, даже придумали ей звучный псевдоним — Объединенные Вооруженные Силы СНГ, но это были всего лишь неуклюжие попытки убедить себя и окружающих в том, что пациент скорее жив, чем мертв. Процесс раздела советского наследства уже шел полным ходом. Как обычно бывает при бракоразводных процессах, дележ сопровождался скандалами, словесной перебранкой и даже силовыми акциями. Никто не хотел отдавать... Пример подала Верховная Рада Украины, объявившая все войска и все оружие бывшей Советской Армии, находящиеся на ее территории, собственностью Украины. Это многим не понравилось, особенно в России, но изменить ситуацию было невозможно.

Затем со всех уголков бывшего Союза навстречу друг другу потянулись солдаты, прапорщики и офицеры, намеревавшиеся продолжать службу на родной земле. Некоторые «патриоты» совершали это весьма экстравагантными способами. Так, в Россию улетела целая эскадрилья фронтовых бомбардировщиков Су-24 из украинского города Староконстантинов (7-й бомбардировочный авиаполк), прихватив заодно боевое знамя полка. Скандал получился громкий: в Украине летчиков называли преступниками и дезертирами, в России героями-патриотами. Отношения между бывшими сослуживцами портились на глазах. На территории некоторых украинских аэродромах даже было введено дежурство зенитных самоходных установок «Шилка» прямо на взлетной полосе, для предотвращения подобных лихих действий.

Не менее лихо действовали горячие азербайджанские парни, которые остро нуждались в оружии (уже началась война с Арменией из-за Нагорного Карабаха). 8 апреля 1992 г. с аэродрома Ситал-Чай летчик-азербайджанец, старший лейтенант Курбанов угнал штурмовик Су-25 из состава 80-го отдельного штурмового авиаполка, в дальнейшем использовавшийся в боях (самолет вскоре был сбит, пилот погиб).

Командование ВВС России попыталось перегнать самолеты с азербайджанских аэродромов на свои, что тоже привело к опасным инцидентам. Так, после вылета с аэродрома Далаяр 8-и самолетов МиГ-25 (882-й разведывательный авиаполк), более 800 возмущенных азербайджанцев во главе со своим национальным министром обороны, ворвались на аэродром и заблокировали оставшиеся машины. Они уложили перед самолетами бетонные плиты, повредили пневматику шасси. Остальные 16 разведчиков Су-24 и МиГ-25 так и не взлетели. Несколько истребителей МиГ-25 были захвачены на аэродроме в Насосном. Достались Азербайджану 72 учебно-тренировочных самолета Л-29 учебного полка Армавирского авиационного училища.

Армяне, в свою очередь, захватили вертолеты Ми-8 и Ми-24 отдельной эскадрильи, базировавшейся в Ереванском аэропорту.

Тогда же в небе Закавказья появились первые наемники. Бывшие военные летчики, не имевшие ни квартир, ни перспектив в гражданской жизни, нанимались в азербайджанскую авиацию, которой остро не хватало подготовленных летных кадров.

Один полк истребителей МиГ-29 прибрала к рукам маленькая, но очень гордая и независимая Молдавия. Молдаване даже пытались использовать их в боях в Приднестровье, но быстро продали американцам, поскольку содержать такое количество боевых самолетов оказалось им не по карману.

И все же основная часть бывшего советского авиационного парка досталась России и Украине. У меня нет точных сведений о состоянии российских ВВС в 1992 году, а вот на Украине имелось тогда более 2800 летательных аппаратов,



«Украинские соколы» на истребителях МиГ-29



При разделе советского наследства Украине достались несколько десятков бомбардировщиков Ту-22М

в том числе 29 средних бомбардировщиков Ту-22М, 33 бомбардировщика Ту-22 (плюс 22 разведчика), более 200 Су-24, 50 истребителей Су-27, 194 истребителя МиГ-29. Организационно эта воздушная армада была представлена четырьмя воздушными армиями, десятью авиадивизиями, 49 авиационными полками.

Долгое время камнем преткновения в отношениях между Россией и Украиной, оставалась судьба стратегических бомбардировщиков Ту-95МС и Ту-160, базировавшихся на

украинских аэродромах. После долгих переговоров часть их передали России в счет украинских долгов.

Вот так, со скандалами и инцидентами, произошел раздел авиационного наследства Советского Союза. К началу 1993-го года страсти улеглись, все новоявленные государства обзавелись собственными ВВС, но в большинстве из них они вскоре пришли в полный упадок, ибо отсутствовали деньги на поддержание в боеготовом состоянии прожорливой авиатехники.

В общем, «жадность фраера сгубила». Старались нахапать как можно больше, а потом не знали, что делать с самолетами.

После всех этих передряг великая авиационная держава, имевшая крупнейший в мире самолетный парк, исчезла. Ей на смену пришли игрушечные ВВС 15 государств, появившихся на территории бывшего Союза. Имеющиеся самолеты постепенно приходят в негодность, средств и ресурсов на поддержание их в исправном состоянии (не говоря уже о закупках новой техники) нет. Какое-то время выкручивались за счет «технического каннибализма» — из деталей трех самолетов кое-как приводили в порядок один. Но и этому приходит конец.

В обозримом будущем не стоит ожидать возрождения былой воздушной мощи даже в России, для этого у нее просто нет денег. На Кавказе сейчас воюют самолеты и вертолеты, выпущенные 15—20 лет назад.

Новые боевые самолеты производятся только на экспорт, машины пятого поколения существуют лишь на бумаге (не считать же таковыми опытные экземпляры, вроде МФИ или Су-37). В целом, будущее «национальной отечественной авиации» (украинской, белорусской, грузинской, казахской и прочей) печально и беспросветно.

В России, несмотря на все попытки Путина и его команды переломить ситуацию к лучшему, ближайших перспектив у военной авиации тоже нет. Может быть, что-то «засветит» ей в будущем, лет через 10—15.

Для того, чтобы нынешнее состояние авиации государств СНГ могло измениться к лучшему, требуется радикальное изменение экономических и политических отношений между ними. Речь идет об экономическом объеди-



*После развала организации Варшавского Договора и СССР
многие самолеты доживают свой век на свалках*

нении по типу Общего Рынка (т.е. установление принципа свободного перемещения товаров, капиталов и рабочей силы), а также о военно-политическом союзе по типу НАТО (совместное финансирование, единое командование, единые уставы, одни и те же образцы вооружения и т.д.). Возможно ли это в обозримом будущем, судить не мне.

Приложение 1. КАТАСТРОФЫ

Одной из главных проблем советской авиации, доставлявшей массу головной боли ее командованию, весь послевоенный период оставалась высокая аварийность, приводившая к потере дорогостоящих самолетов и вертолетов, а главное, к гибели квалифицированных летчиков.

Долгие годы советская пресса сообщала об авиационных катастрофах по всему миру, и создавалось впечатление, что только одна страна не никогда имела никаких проблем в этой сфере — Советский Союз. Если пересмотреть пыльные подшивки газет за сороковые, пятидесятые, шестидесятые, семидесятые и восьмидесятые годы прошлого века, мы обнаружим там всего несколько сообщений о катастрофах в отечественной авиации. Но и о них сообщали только тогда, когда скрыть информацию не представлялось возможным, например, в случае гибели популярной футбольной команды «Пахтакор» при столкновении двух воздушных лайнеров.

О катастрофах в ВВС газетчики обычно писали в статьях под заголовками типа «Герои мирных дней». Без лишних подробностей там говорилось о «героизме советских летчиков, ценой своей жизни спасших мирный город». Еще была песня: «А город подумал, ученья идут».

В реальности же ежегодно десятки самолетов и вертолетов с красными звездами на крыльях падали на землю, часто при этом хороня под обломками весь экипаж. Более того, некоторые образцы боевых машин казались словно проклятыми. Так, из трех сотен построенных бомбардировщиков Ту-22 потерпели катастрофу около 80.

Эта печальная статистика до сих пор остается тайной, поэтому нам видна лишь небольшая часть огромного айс-



Последние мгновения жизни истребителя МиГ-29

берга авиационной аварийности. Только однажды в журнале ВВС «Авиация и космонавтика» (в период наивысшей волны «гласности») появились данные об аварийности истребителей-перехватчиков Су-15, да и то всего за десять лет.

Эксплуатация Су-15 в истребительной авиации ПВО началась в 1967 году. За первый год нахождения в строю их суммарный налет составил 2210 часов при одном летном происшествии. За десять лет службы в рядах ПВО Су-15 налетали 547055 часов, при этом произошли 37 летных происшествий.

В 1989 году в истребительной авиации ПВО произошли 15 летных происшествий: учебный Л-39 — 1, перехватчик МиГ-25 — 3, МиГ-31 — 4, Су-15 — 4, Су-27 — 3. В 1990-м году произошло 12 происшествий (Л-39 — 1, МиГ-25 — 4, МиГ-31 — 3, Су-15 — 3, Су-27 — 1). В 1991-м году — 9 (Л-39 — 1, МиГ-25 — 2, МиГ-31 — 4, Су-15 — 2). При этом надо учесть, что в этот период годовой налет самолетов постоянно и ощутимо снижался — отсюда и снижение количества летных происшествий.

В ВВС ситуация была не лучше. В 1984 году произошли 110 авиационных катастроф, в 1991 году их количество сократилось (за счет резкого снижения налета) до 19. По неполным данным, за период с 1965 по 1986 годы советские ВВС потеряли в катастрофах 2025 самолетов различного назначения!

Ниже мы приводим перечень некоторых катастроф в советских ВВС, произошедших в послевоенный период (в хронологическом порядке).

29 марта 1956 года во время учебного полета в районе аэродрома Разбойщина (близ Саратова) на Як-25М загорелся один двигатель, а второй остановился. Самолет упал, экипаж из состава 47-го отдельного гвардейского разведывательного авиаполка погиб.

24 ноября 1956 года из-за разрушения турбины двигателя НК-12 потерпел катастрофу стратегический бомбардировщик Ту-95. Экипаж погиб.

16 марта 1957 года потерпел катастрофу стратегический бомбардировщик Ту-95.

23 октября 1958 года из-за внезапного ухудшения состояния здоровья пилота в районе аэродрома Мигалово

(Калинин) разбился самолет-разведчик Ил-28Р 47-го отдельного гвардейского разведывательного авиаполка.

20 сентября 1959 года потерпел катастрофу стратегический бомбардировщик Ту-95 (заводской номер 6800305).

17 ноября 1960 года из-за отказа двигателя экипаж посадил сверхзвуковой бомбардировщик Ту-22Б на брюхо в поле. Самолет сгорел.

5 января 1963 потерпел катастрофу стратегический бомбардировщик Ту-95К (заводской номер 8802004).

15 июля 1964 года в 200-х километрах восточнее Японских островов пропал без вести самолет-разведчик морской авиации Ту-16Р. В последнем сообщении с его борта говорилось об обнаружении американской авианосной группы. После этого связь прервалась.

27 мая 1965 года близ аэродрома Екабпилс из-за остановки двигателей разбился самолет-разведчик Як-27Р 47-го отдельного гвардейского разведывательного авиаполка. Пилот погиб.

26 августа 1965 года разбились два стратегических бомбардировщика Ту-95 409-го тяжелого бомбардировочного авиаполка (командира полка Тропынина и майора Иванова). Во время полета на малой высоте над морем в районе Одессы с интервалом три минуты обе машины взорвались в воздухе. Из двух экипажей никто не выжил.

20 июля 1967 года потерпел катастрофу самолет-разведчик Ту-95 РЦ 304-го ОДРАП авиации ВМФ. При наборе высоты у него отказал двигатель, из-за потери скорости самолет потерял управление и рухнул на землю.

30 октября 1967 года во время испытательного полета разбился истребитель МиГ-25. Пилот погиб.

25 мая 1968 года в Северной Атлантике, недалеко от острова Ньюфаундленд, загорелся в воздухе и упал в океан самолет-разведчик Ту-16Р. Семь членов экипажа погибли.

10 января 1969 года потерпел катастрофу и упал в Азовское море сверхзвуковой самолет-разведчик Ту-22Р 199-го гвардейского дальнего разведывательного авиаполка. Экипаж майора Чеперигина погиб.

26 апреля 1969 года в результате пожара на борту разбился истребитель МиГ-25. Пилот (командующий авиацией ПВО генерал Кадомцев) погиб.

5 мая 1969 года потерпел катастрофу сверхзвуковой самолет-разведчик Ту-22Р 199-го гвардейского дальнего разведывательного авиаполка. Во время разбега отказали оба двигателя, самолет выкатился на грунт. В 700 метрах от ВПП сломалась передняя стойка шасси, кабина экипажа ушла под землю. Погибли все.

25 июля 1969 года над аэродромом Нежин столкнулись в воздухе два самолета-разведчика Ту-22Р 199-го гвардейского дальнего разведывательного авиаполка. Один самолет упал в 100 метрах от ВПП, второй еще почти час продолжал полет на автопилоте (экипаж подполковника Лиськова катапультировался). В воздух даже подняли истребители ПВО чтобы сбить неуправляемую машину. В конце концов Ту-22Р упал в 500 метрах от железнодорожной станции Нежин.

18 июля 1970 года через 47 минут после вылета из аэропорта Кефлавик пропал над океаном транспортный самолет Ан-22 81-го военно-транспортного авиаполка, направлявшийся в Перу с грузом для пострадавших от землетрясения. Экипаж и 26 пассажиров, находившихся на борту, погибли.

18 декабря 1970 года через 40 минут после вылета из аэропорта Дакка (Бангладеш) у Ан-22 81-го военно-транспортного авиаполка отказали все четыре двигателя. Экипажу удалось запустить один двигатель и самолет пошел на посадку в аэропорту Панагарх (Индия). Из-за ошибки пилота Ан-22 сделал «козла», ударился о землю, разрушился и сгорел.

15 января 1971 года из-за отказа двигателя потерпел катастрофу самолет-разведчик Ту-95РЦ 392-го отдельного дальнего разведывательного авиаполка авиации ВМФ.

22 июля 1971 года из-за короткого замыкания отказало электрооборудование самолета-разведчика МиГ-25Р 47-го отдельного гвардейского разведывательного авиаполка. Пилот катапультировался, самолет разбился.

3 сентября 1971 года при заходе на посадку на аэродроме Кипелово самолет-разведчик Ту-95РЦ 392-го отдельного дальнего разведывательного авиаполка ВМФ в условиях нулевой видимости врезался в землю, не дотянув до ВПП.

6 октября 1971 года из-за падения тяги двигателей при взлете с аэродрома Шаталово разбился самолет-разведчик Як-27Р 47-го отдельного гвардейского разведывательного авиаполка. Экипаж погиб.

25 июня 1974 года в районе польского города Бжег разбился самолет-разведчик 164-го отдельного разведывательного авиаполка Як-28Р. Пилот погиб.

7 августа 1975 года во время тренировочного полета разбился самолет-разведчик МиГ-25РБ 47-го отдельного гвардейского разведывательного авиаполка.

3 сентября 1975 года близ Коломьи разбился самолет-разведчик 48-го отдельного гвардейского разведывательного авиаполка Як-28Р. Экипаж погиб.

31 января 1976 года на аэродроме Шаталово при опробовании двигателей на земле сгорел самолет-разведчик Як-28Р 47-го отдельного гвардейского разведывательного авиаполка.

2 апреля 1976 года во время учебного бомбометания на полигоне близ города Кизляр на бомбардировщике Ту-22 капитана Заики взорвалась одна авиабомба ФОТАБ-250-215. Самолет развалился пополам и рухнул на землю, при этом погиб штурман.

4 августа 1976 года в Северной Атлантике, у острова Ньюфаундленд, упал в океан самолет-разведчик Ту-95РЦ 392-го отдельного дальнего разведывательного авиаполка авиации ВМФ. Его экипаж до сих пор числится пропавшим без вести.

5 октября 1976 года потерпел катастрофу стратегический бомбардировщик Ту-95 1223-го тяжелого бомбардировочного авиационного полка (заводской номер 9802010).

8 июня 1977 года при взлете с аэродрома Сеща не оторвался от земли и врезался в лес Ан-22 566-го военно-транспортного авиаполка. Самолет разрушился

26 августа 1977 года потерпел катастрофу стратегический бомбардировщик Ту-95К 182-го гвардейского тяжелого бомбардировочного авиаполка.

10 января 1978 года восточнее Японских островов над океаном потерпел катастрофу самолет-разведчик Ту-95РЦ 304-го отдельного дальнего разведывательного авиаполка авиации ВМФ. Экипаж погиб.

14 июня 1979 года во время полета на малой высоте разбился самолет-разведчик Як-28Р 47-го отдельного гвардейского разведывательного авиаполка. Экипаж погиб.

10 сентября 1980 года во время ночного полета упал в озеро Балхаш самолет-разведчик 39-го отдельного разведывательного авиаполка Як-28Р. Экипаж погиб.

28 января 1982 года разбился стратегический бомбардировщик Ту-95М-55.

10 июня 1982 года во время полета на высоте 18000 м отказала система управления самолета-разведчика МиГ-25РБ 47-го отдельного разведывательного авиаполка. Пилот катапультировался, самолет упал на землю.

4 января 1984 года в районе венгерского города Кунмадараш разбился самолет-разведчик 328-го отдельного разведывательного авиаполка Як-28Р. Штурман погиб.

25 января 1984 года после взлета с аэродрома Оленья из-за ошибки экипажа самолет-разведчик Ту-95РЦ 392-го ОДРАП авиации ВМФ врезался в землю и разрушился.

13 февраля 1985 года после взлета с авиабазы Камрань (Вьетнам) упал в море Ту-95РЦ 169-го смешанного авиационного полка авиации ТОФ. Все девять членов экипажа погибли.

10 января 1986 года неподалеку от города Слоним разбился самолет-разведчик МиГ-21Р 10-го отдельного разведывательного авиаполка. Пилот (капитан С. Крошин) погиб.

25 августа 1986 года после взлета с аэродрома Кневичи упал на землю из-за отказа управления Ту-95РЦ 304-го отдельного дальнего разведывательного авиаполка ВВС ТОФ. Погибли 10 человек.

1 сентября 1986 года при посадке на аэродром Щучин с не успевшими выйти и встать на замки шасси разрушился МиГ-25БМ 10-го отдельного разведывательного авиаполка.

19 сентября 1986 года из-за пожара двигателя потерпел катастрофу и упал у деревни Славичи МиГ-25БМ 10-го отдельного разведывательного авиаполка.

24 декабря 1987 года потерпел катастрофу стратегический бомбардировщик Ту-95К (заводской номер 60802209).

11 февраля 1988 года на юге Белоруссии из-за ошибки пилота разбился истребитель МиГ-25.

20 июня 1988 года при посадке на аэродром Шаталово из-за отказа гидросистемы не вышло шасси самолета-раз-

ведчика Су-24МР 47-го отдельного гвардейского разведывательного авиаполка. Экипаж катапультировался, самолет разбился.

26 сентября 1988 года при грубой посадке на аэродром Шаталово у самолета-разведчика Су-24МР сломались основные стойки шасси. Самолет сгорел.

7 февраля 1989 года из-за отказа в полете системы управления разбился МиГ-29 968-го истребительного авиаполка 26-й ВА Белорусского ВО. Пилот катапультировался.

16 мая 1989 года при аварийной посадке на аэродром Осовцы разбился МиГ-29 927-го истребительного авиаполка 26-й ВА Белорусского ВО. Пилот катапультировался.

8 сентября 1989 года неподалеку от города Кобрин разбился штурмовик Су-25 397-го штурмового авиаполка 26-й ВА Белорусского ВО. Пилот катапультировался.

12 октября 1989 года во время ночных полетов с аэродрома Кировоград, пилот бомбардировщика Су-24 по ошибке начал разбег по рулевой дорожке вместо ВПП. Через 500 метров он зацепил крылом автобус и врезался в стоявший самолет Ан-12. Штурман Су-24 успел катапультироваться, а летчик, четыре члена экипажа Ан-12 и офицер ГСМ погибли в результате пожара и взрыва.

23 ноября 1989 года при возвращении с учебного задания потерял управление и упал в Татарский пролив бомбардировщик Ту-22М ВВС ТОФ. Все четыре члена экипажа погибли.

23 мая 1990 года в 24 км северо-восточнее Симферополя разбился самолет-разведчик Ту-22Р ВВС ЧФ.

4 июня 1990 года близ аэродрома Кубинка во время тренировочного полета загорелся в воздухе и взорвался Су-25 237-го гвардейского истребительного авиаполка. Летчик погиб.

9 сентября 1990 года во время демонстрационного полета близ города Сальгареда (Италия) из-за ошибки пилота разбился истребитель Су-27. Летчик и четыре человека на земле погибли.

17 октября 1990 года разбился штурмовик Су-25 397-го штурмового авиаполка 26-й ВА Белорусского ВО.

16 ноября 1990 после взлета с аэродрома Тарту упал бомбардировщик Ту-16. Четыре члена экипажа погибли.

26 ноября 1990 года при посадке в аэропорту Алма-Аты разбился транспортный самолет Ан-12. Погибли 8 человек.

8 января 1991 года в 70 км восточнее шведского острова Готланд из-за пожара двигателя упал в море бомбардировщик Су-24 ВВС БФ. Экипаж катапультировался.

23 января 1991 года над заливом Петра Великого столкнулись и упали в море два учебных самолета Су-17УМ ВВС ТОФ. Все четыре члена экипажей погибли.

31 января 1991 года на полигоне Хайдехоф (Германия) разбился МиГ-27 16-й ВА. Пилот катапультировался.

6 февраля 1991 года в 120 км от Хабаровска разбился истребитель Су-27. Пилот погиб.

13 марта 1991 года во время полета над Красноярским краем на высоте 1000 м взорвался в воздухе истребитель МиГ-31. Два члена экипажа погибли.

25 марта 1991 года разбился штурмовик Су-25 206-го штурмового авиаполка 26-й ВА Белорусского ВО. Пилот катапультировался.

8 апреля 1991 года при посадке на аэродроме Домна разбился МиГ-23УБ 120-го истребительного авиаполка. Экипаж погиб.

17 апреля 1991 года в Харьюмааском районе Эстонии разбился бомбардировщик Су-24 ВВС БФ. Экипаж погиб.

7 мая 1991 года при заходе на посадку близ Регентин (Германия) загорелся в воздухе и упал на землю истребитель-бомбардировщик МиГ-27 16-й ВА. Пилот катапультировался.

30 июня 1991 года в Талды-Курганской области упал в озеро МиГ-23 905-го истребительного авиаполка. Пилот катапультировался.

6 июля 1991 года из-за отказа двигателя во время тренировочного полета на высоте 4000 м в Ярославской области разбился истребитель МиГ-23. Пилот катапультировался.

15 июля 1991 года в 65 км от Нижнего Тагила разбился истребитель МиГ-23. Пилот погиб.

25 июля 1991 года в результате пожара на борту разбился учебный самолет Су-17УМ. Экипаж катапультировался.

30 сентября 1991 года во время тренировочного полета у аэродрома Кубинка разбился истребитель-перехватчик МиГ-31. Один член экипажа погиб.

Приложение 2. АВИАЦИОННЫЕ ДИВИЗИИ РККА 1941—1945 ГОДОВ

Быстрое развитие авиации в 30-е годы, рост численности самолетного парка (только с 1.01.1939 по 22.06.1941 гг. ВВС получили от авиапромышленности 17745 боевых самолетов), изучение опыта боевого применения авиации в конфликтах в Испании, Китая, на Халхин-Голе потребовали совершенствования организационной структуры ВВС.

В 1938 г. начался перевод Военно-Воздушных Сил РККА на полковую систему. Создаваемые бомбардировочные, штурмовые и истребительные авиаполки состояли из 4—5 эскадрилий и звена управления, имея в своем составе 60—63 самолета. Количество машин в эскадрильях было уменьшено с 32—43 до 12—15, входивших в 3 звена. Тяжелобомбардировочные полки имели в своем штате 40 самолетов. Разведывательный авиаполк состоял из 4-х эскадрилий по 12 самолетов и эскадрильи связи. Всего к середине 1940 года были сформированы 178 авиаполков (АП).

Создаваемые авиаполки предназначались для действий в составе авиационных бригад, но могли применяться и самостоятельно. Переход к новой структуре должен был обеспечить большую гибкость в управлении, лучшее взаимодействие между видами авиации и с сухопутными войсками.

Начало Второй мировой войны и опыт боевого применения авиации в советско-финской войне заставили руководство НКО СССР пересмотреть структуру ВВС. Штатная организация авиации на основе бригад ограничивала ее массированное применение. В заключении комиссии НКО СССР под председательством маршала Г.И. Кулика, проверявшей состояние РККА после «зимней войны» говорилось: «В связи с большим ростом авиации (178 АП, 58 бригад), управление ею

крайне затруднено. Возникает необходимость в создании более крупных авиационных соединений (авиадивизий)».

Основываясь на выводах комиссии, в июле 1940 г. ЦК ВКП (б) и СНК СССР приняли решение о переводе ВВС на дивизионную организацию.

Во исполнение этого решения последовал приказ народного комиссара обороны СССР С.К. Тимошенко о введении авиационной дивизии как основного тактического соединения ВВС.

Авиадивизия должна была включать в свой состав 3—6 авиаполков и насчитывать до 350 самолетов. В соответствии с оперативно-стратегическим и тактическим предназначением, характером выполняемых боевых задач и характером подчиненности, летно-тактическими данными и вооружением самолетов, военная авиация подразделялась на авиацию главного командования, фронтовую, армейскую и войсковую.

Авиация Главного Командования была создана в ноябре 1940 г. на базе расформированных авиационных армий. Она состояла из пяти авиакорпусов (по две дальнебомбардировочных и одной истребительной дивизии каждый) и трех отдельных дивизий.

Фронтовая авиация входила в состав военных округов и состояла из отдельных бомбардировочных, истребительных и смешанных дивизий.

Смешанные дивизии, входившие в общевойсковые армии, составили армейскую авиацию.

Они предназначались для непосредственной авиационной поддержки войск.

Таким образом, были созданы авиадивизии четырех типов:

- 1) дальнебомбардировочные (2 полка по 40 бомбардировщиков);
- 2) бомбардировочные (3—5 авиаполков);
- 3) истребительные (4—5 авиаполков);
- 4) смешанные (1—2 бомбардировочных, 1—2 истребительных, 1 штурмовой АП).

Каждому командиру АД в оперативном отношении подчинялась авиационная база, состоявшая из 3—4 батальонов аэродромного обслуживания (БАО).

Всего к началу В.О.В. были сформированы 79 авиационных дивизий. Еще 25 авиадивизий, формирование которых

началось в соответствии с постановлением СНК СССР и ЦК ВКП (б) от 25 февраля 1941 г. «О реорганизации авиационных сил Красной Армии», были развернуты частично.

Укомплектованность АД материальной частью была различной. Из-за начавшегося перевооружения на новую технику в некоторых соединениях имелись по 2 комплекта самолетов, тогда как в формировавшихся их почти не было. Например в Западном Особом военном округе 9-я смешанная авиационная дивизия имела 409 самолетов, 10-я САД — 231 самолет, 11-я САД — 199 самолетов, 43-я истребительная авиационная дивизия — 235 самолетов, в то же время 59-я и 60-я ИАД материальной части вообще не имели.

После начала войны ВВС понесли огромные потери (так, 9-я САД к 9 июля 1941 г. практически перестала существовать). При этом опыт первых боев показал, что прежняя организация авиачастей и соединений слишком громоздка и затрудняет управление ими. Поэтому на основании решения ГКО от 7 августа 1941 г. и директив Генштаба, командующий ВВС РККА генерал П.Ф. Жигарев 10 августа 1941 г. издал приказ о переходе на новую организационно-штатную структуру.

Теперь ближнебомбардировочные полки состояли из 3-х эскадрилий по 10 самолетов (2 бомбардировочные и истребительная) плюс 2 машины в управлении полка, всего 32 самолета. Такая же структура была принята в штурмовых полках, только там самолетов было 33. Дивизии стали состоять из двух авиаполков.

20 августа 1941 г. приказом НКО СССР количество самолетов в авиаполках было уменьшено до 20 (две эскадрильи по 9 самолетов, 2 машины в управлении полка).

Осенью 1941 г. многие авиационные дивизии были расформированы или преобразованы в управления ВВС общевойсковых армий.

Несколько раньше, по приказу НКО СССР от 21 июля 1941 г., были созданы шесть резервных авиационных групп (РАГ), составивших резерв Ставки ВГК и предназначенных для помощи ВВС фронтов.

Осенью и зимой 1941 г. были сформированы несколько истребительных авиационных дивизий ПВО (ИАД ПВО) четырехполкового состава, предназначенных для ПВО наиболее важных промышленных центров.

Новое массовое формирование авиационных дивизий началось с весны 1942 г. В марте 1942 г. командование ВВС предложило Государственному Комитету Обороны свести авиацию в крупные соединения, поскольку ее распыленность по общевойсковым армиям не позволяла объединить все авиационные силы фронта и применять их массированно. В том же месяце началось создание 10 ударных авиационных групп (УАГ) по 6—8 авиаполков каждая.

В апреле 1942 г. командование ВВС, учитывая опыт боевого применения ВВС, рост самолетного парка в действующей армии (декабрь 1941 г. — 2495, май 1942 г. — 3164 самолета) предложило Ставке ВГК создать вместо ВВС фронтов и ВВС армий новые формирования — воздушные армии, состоящие из авиационных дивизий. Это должно было обеспечить массирование авиации фронта, централизацию управления, повышение эффективности воздушных ударов.

Приказом НКО СССР от 5 мая 1942 г. была создана 1-я воздушная армия (ВА) в составе: две ИАД (по 4 ИАП в каждой) и две САД (2 ИАП, 2 ШАП, 1 БАП в каждой).

К декабрю 1942 г. были сформированы 17 воздушных армий. Одновременно по приказу НКО СССР от 26 августа 1942 г. началось формирование авиационных корпусов Резерва Верховного Главнокомандования (РВГК), предназначенных для усиления группировок авиации на важнейших стратегических направлениях (в составе 2-х и более дивизий). До конца 1942 г. были сформированы 13 таких авиакорпусов (истребительных — 4, штурмовых — 3, бомбардировочных — 3, смешанных — 3).

Авиационные дивизии формировались на базе управлений ВВС общевойсковых армий и были 4-х типов: бомбардировочные, истребительные, штурмовые и смешанные. Первоначально они имели в своем составе различное количество авиаполков, но со временем стандартной стала трехполковая структура. Смешанные авиадивизии в дальнейшем были реформированы в однородные (штурмовые или истребительные). Вновь создаваемые авиадивизии получали трехзначную нумерацию. Формирование дивизий шло до 1944 года, когда появилась дивизия с наибольшим номером — 336-я истребительная.

В феврале 1943 г. появились первые гвардейские авиационные дивизии, преобразованные из обычных, с изменением

нумерации. В авиации дальнего действия (АДД) несколько дивизий сразу создали как гвардейские (из гвардейских авиаполков). Всего в гвардейские были преобразованы 49 дивизий фронтовой и дальней авиации.

В декабре 1944 года, в связи с преобразованием АДД в 18-ю воздушную армию, авиационные дивизии дальнего действия (АД ДД) были переименованы в бомбардировочные и транспортные авиадивизии, с сохранением почетных наименований и наград. У гвардейских АД ДД изменилась нумерация.

К концу войны штатное количество самолетов в авиаполках и дивизиях выросло: в бомбардировочных полках до 32 машин, в истребительных и штурмовых до 40.

* * *

Далее приведены данные по советским авиационным дивизиям, принимавшим участие в Великой Отечественной войне. Указаны номер, вид дивизии, почетное наименование, награды, период участия в боевых действиях (без указания перерывов, связанных с переформированием и передислокацией), переименования и преобразования. Необходимо отметить, что в системе нумерации существовали значительные пропуски.

Условные обозначения и сокращения:

АД — авиационная дивизия; АД ДД — авиационная дивизия дальнего действия; АБР — авиационная бригада; БАД — бомбардировочная авиадивизия; ВИА — воздушная истребительная армия; ГБАД — гвардейская бомбардировочная авиадивизия; ГИАД — гвардейская истребительная авиадивизия; ГШАД — гвардейская штурмовая авиадивизия; ДБАД — дальнебомбардировочная авиадивизия; ИАД — истребительная авиадивизия; ИАК — истребительный авиакорпус; НБАД — ночная бомбардировочная авиадивизия; РАБР — резервная авиационная бригада; РАГ — резервная авиационная группа; САД — смешанная авиадивизия; САК — смешанный авиакорпус; ТБАД — тяжелая бомбардировочная авиадивизия; ТраД — транспортная авиадивизия; УАГ — ударная авиационная группа; ШАД — штурмовая авиадивизия.

1-я смешанная авиационная дивизия: в действующей армии 22.06.1941—15.02.1942 гг. Преобразована в Управление ВВС 14-й армии.

1-я транспортная авиационная дивизия: в действующей ар-

мии 1.05.1942—28.07.1942 г. Сформирована на базе управления 25-й АД. Преобразована в 1-ю авиационную дивизию дальнего действия.

1-я авиационная Сталинградская дивизия дальнего действия: в действующей армии 28.07.1942—26.12.1944 г. Преобразована в 1-ю бомбардировочную авиационную дивизию.

1-я бомбардировочная авиационная Сталинградская Краснознаменная дивизия: в действующей армии 26.12.1944—9.05.1945 г. Преобразована из 1-й авиационной дивизии дальнего действия.

2-я смешанная авиационная дивизия: в действующей армии 22.06.1941—20.02.1942 г. Расформирована 20.02.1942 г.

2-я ночная бомбардировочная авиационная дивизия: в действующей армии 5.12.1941—6.03.1942 г. Сформирована на базе управления 51-й дальнебомбардировочной авиационной дивизии. 6.03.1942 преобразована в 17-ю авиационную дивизию дальнего действия.

3-я истребительная авиационная дивизия: в действующей армии 22.06—7.07.1941 г. Развернута в 7-й истребительный авиационный корпус ПВО.

3-я авиационная дивизия дальнего действия: в действующей армии 7.03.1942—26.03.1943 г. Сформирована на базе 81-й бомбардировочной авиационной дивизии. 26.03.1943 г. преобразована в 1-ю гвардейскую авиационную дивизию дальнего действия.

4-я смешанная авиационная дивизия: в действующей армии 22.06.1941—22.02.1942 г. Преобразована в Управление ВВС 4-й ударной армии.

5-я смешанная авиационная дивизия: в действующей армии 22.06.1941—18.02.1942 г. Расформирована 18.02.1942 г.

6-я смешанная авиационная дивизия (1-го формирования): в действующей армии 22.06—11.08.1941 г. Преобразована в Управление ВВС 48-й армии.

6-я смешанная авиационная дивизия (2-го формирования): в действующей армии 26.08.1941—11.02.1942 г. Расформирована 11.02.1942 г.

7-я смешанная авиационная дивизия: в действующей армии 22.06.1941—22.02.1942 г. Преобразована в Управление ВВС 3-й ударной армии.

8-я смешанная авиационная дивизия: в действующей армии 22.06.1941—10.02.1942 г. В период с 15.08.1941 по 5.01.1942 г. — ИАД. Расформирована 10.02.1942 г.

9-я смешанная авиационная дивизия: в действующей армии 22.06—25.06.1941 г. Расформирована.

10-я смешанная авиационная дивизия: в действующей армии 22.06—17.10.1941 г. Преобразована в Управление ВВС 50-й армии.

11-я смешанная авиационная дивизия: в действующей армии 22.06.1941—13.02.1942 г. Преобразована в Управление в Управление ВВС 3-й армии.

12-я бомбардировочная авиационная дивизия (1-го формирования): в действующей армии 22.06—23.07.1941 г. Преобразована в 12-ю САД.

12-я смешанная авиационная дивизия: в действующей армии 23.07.1941—31.01.1942 г. Преобразована в Управление ВВС 16-й армии.

12-я авиационная Мгинская дивизия дальнего действия: в действующей армии 25.05.1943—26.12.1944 г. Преобразована в 12-ю бомбардировочную авиационную дивизию (2-го формирования).

12-я бомбардировочная авиационная Мгинская Краснознаменная дивизия (2-го формирования): в действующей армии 26.12.1944—9.05.1945 г.

13-я бомбардировочная авиационная дивизия: в действующей армии 22.06—25.07.1941 г. Расформирована.

14-я авиационная дивизия: в действующей армии 22.06.1941—6.03.1942 г. Расформирована.

15-я смешанная авиационная дивизия: в действующей армии 22.06—3.10.1941 г. Преобразована в Управление ВВС 6-й армии.

16-я авиационная дивизия: в действующей армии 22.06.1941—10.02.1942 г. Преобразована в Управление ВВС 21-й армии.

17-я авиационная дивизия: в действующей армии 22.06—11.09.1941 г. Расформирована.

17-я авиационная дивизия дальнего действия: в действующей армии 6.03.1942—26.03.1943 г. Сформирована на базе 2-й ночной бомбардировочной авиационной дивизии. Преобразована во 2-ю гвардейскую авиационную дивизию дальнего действия.

18-я авиационная дивизия: в действующей армии 22.06—10.08.1941 г. Обращена на комплектование 52-й дальнебомбардировочной авиационной дивизии.

19-я авиационная дивизия: в действующей армии 22.06.1941—20.02.1942 г. Преобразована в Управление ВВС 40-й армии.

20-я смешанная авиационная дивизия: в действующей армии 22.06.1941—10.04.1942 г. Преобразована в Управление ВВС 18-й армии.

21-я смешанная авиационная дивизия: в действующей армии 22.06.1941—24.04.1942 г. Расформирована.

22-я авиационная дивизия: в действующей армии 22.06.1941—14.01.1942 г. Обращена на комплектование 62-й авиационной дивизии дальнего действия.

23-я смешанная авиационная дивизия: в действующей армии 25.06—16.08.1941 г. Преобразована в 23-ю тяжелую бомбардировочную авиационную дивизию.

23-я тяжелая бомбардировочная авиационная дивизия: в действующей армии 16.08.1941—20.03.1942 г. Преобразована в 53-ю авиационную дивизию дальнего действия.

24-я истребительная авиационная дивизия: в действующей армии 22.06—6.07.1941 г. Расформирована.

24-я авиационная дивизия дальнего действия: в действующей армии 6.03.1942—26.03.1943 г. Сформирована на базе 52-й дальнебомбардировочной авиационной дивизии. Преобразована в 3-ю гвардейскую авиационную дивизию дальнего действия.

25-я истребительная авиационная дивизия: в действующей армии 23.11.1941—15.04.1942 г. Расформирована.

26-я дальнебомбардировочная авиационная дивизия: в действующей армии 13.10.1941—6.03.1942 г. Преобразована в 1-ю транспортную авиационную дивизию.

27-я истребительная авиационная дивизия: в действующей армии 9.12.1941—22.04.1942 г. Расформирована.

28-я смешанная авиационная дивизия: в действующей армии 1941—25.01.1942 г. Преобразована в Управление ВВС 10-й армии.

29-я истребительная авиационная Амурская дивизия: в действующей армии 9.08—3.09.1945 г.

30-я бомбардировочная авиационная Хинганская Краснознаменная дивизия: в действующей армии 9.08—3.09.1945 г.

31-я смешанная авиационная дивизия: в действующей армии 14.07.1941—28.02.1942 г. Расформирована.

32-я истребительная авиационная Краснознаменная дивизия: в действующей армии 9.08—3.09.1945 г.

33-я бомбардировочная авиационная Краснознаменная дивизия: в действующей армии 9.08—3.09.1945 г.

34-я бомбардировочная авиационная Краснознаменная дивизия: в действующей армии 9.08—3.09.1945 г.

35-я дальнебомбардировочная авиационная дивизия: в действующей армии 22.06—20.08.1941 г. Обращена на комплектование 52-й дальнебомбардировочной авиационной дивизии.

36-я истребительная авиационная дивизия ПВО: в действующей армии 22.06.1941—10.04.1945 гг.

36-я авиационная Смоленская дивизия дальнего действия: в действующей армии 21.03.1942—26.12.1944 гг. Сформирована на базе 133-й АД. Преобразована в 36-ю бомбардировочную авиационную дивизию.

36-я бомбардировочная авиационная Смоленская Краснознаменная дивизия: в действующей армии 26.12.1944—9.05.1945 гг.

38-я истребительная авиационная дивизия: в действующей армии 15.07—24.08.1941 г. Преобразована в 38-ю смешанную авиационную дивизию.

38-я смешанная авиационная дивизия: в действующей армии 24.08.1941—28.02.1942 гг. Преобразована в Управление ВВС 39-й армии.

39-я истребительная авиационная дивизия: в действующей армии 22.06.1941—18.02.1942 г. Расформирована.

40-я дальнебомбардировочная авиационная дивизия: в действующей армии 22.06.1941—3.02.1942 гг. Расформирована.

41-я авиационная дивизия — в действующей армии — 22.06.1941 — 12.02.1942 г. Расформирована.

42-я дальнебомбардировочная авиационная дивизия — в действующей армии — 22.06.1941 — 1.03.1942 г. Расформирована.

43-я истребительная авиационная дивизия — в действующей армии — 22.06 — 6.08.1941 г. Преобразована в 43-ю смешанную авиационную дивизию.

43-я смешанная авиационная дивизия — в действующей армии — 6.08.1941 — 4.02.1942 г. Преобразована в Управление ВВС 20-й армии.

44-я истребительная авиационная дивизия — в действующей армии — 22.06..1941 — 18.02.1942 г. Преобразована в Управление ВВС 6-й армии.

45-я смешанная авиационная дивизия — в действующей армии — 22.06.1941 — 25.03.1942 г. Преобразована в Управление ВВС 12-й армии.

45-я авиационная Гомельская дивизия дальнего действия — в действующей армии — 15.06.1942 — 26.12.1944 г. Преобразована в 45-ю тяжелую бомбардировочную авиационную дивизию.

45-я тяжелая бомбардировочная авиационная Гомельская дивизия — в действующей армии — 26.12.1944 — 9.05.1945 г.

46-я авиационная дивизия — в действующей армии — 22.06.1941 — 1.03.1942 г. Расформирована.

47-я смешанная авиационная дивизия — в действующей армии — 23.06.1941 — 27.01.1942 г. На ее базе сформированы 1-я и 2-я РАБР.

48-я авиационная дивизия дальнего действия — в действующей армии — 30.08.1943 — 26.12.1944 г. Преобразована в 48-ю бомбардировочную авиационную дивизию.

48-я бомбардировочная авиационная Рижская дивизия — в действующей армии — 26.12.1944 — 9.05.1945 г.

50-я дальнебомбардировочная авиационная дивизия — в действующей армии — 22.06.1941 — 18.03.1942 г. Преобразована в 50-ю авиационную дивизию дальнего действия.

50-я авиационная Крымская дивизия дальнего действия — в действующей армии — 18.03.1942 — 26.12.1944 г. Преобразована в 50-ю бомбардировочную авиационную дивизию.

50-я бомбардировочная авиационная Крымская Краснознаменная дивизия — в действующей армии — 26.12.1944 — 9.05.1945 г.

51-я дальнебомбардировочная авиационная дивизия — в действующей армии — 22.06 — 5.12.1941 г. Преобразована в 1-ю ночную тяжелую бомбардировочную авиационную дивизию.

52-я дальнебомбардировочная авиационная дивизия (1-го форм.) — в действующей армии — 22.06 — 20.08.1941 г. Расформирована.

52-я дальнебомбардировочная авиационная дивизия (2-го форм.) — в действующей армии — 21.08.1941 — 6.03.1942 г. Преобразована в 24-ю авиационную дивизию дальнего действия.

53-я авиационная Сталинградская дивизия дальнего действия — в действующей армии — 20.03.1942 — 26.12.1944 г. Сформирована на базе 23-й тяжелой бомбардировочной авиа-

ционной дивизии. Преобразована в 53-ю бомбардировочную авиационную дивизию.

53-я бомбардировочная авиационная Сталинградская дивизия — в действующей армии — 26.12.1944 — 9.05.1945 г.

54-я истребительная авиационная дивизия — в действующей армии — 22.06 — 9.07.1941 г. Расформирована.

54-я авиационная Орловская дивизия дальнего действия — в действующей армии — 1.06.1943 — 26.12.1944 г. Преобразована в 54-ю бомбардировочную авиационную дивизию.

54-я бомбардировочная авиационная Орловская дивизия — в действующей армии — 26.12.1944 — 9.05.1945 г. Преобразована в 54-ю транспортную авиационную дивизию.

54-я транспортная авиационная Орловская дивизия — в действующей армии — 9.08-3.09.1945 г.

55-я смешанная авиационная дивизия — в действующей армии — 22.06.1941 — 7.03.1942 г. Расформирована.

55-я бомбардировочная авиационная дивизия — в действующей армии — 9.08 — 3.09.1945 г.

56-я авиационная дивизия — в действующей армии — 22.06 — 18.08.1941 г. Преобразована во 2-ю РАГ.

56-я авиационная Брестлавльская дивизия дальнего действия — в действующей армии — 3.06.1944 — 9.05.1945 г.

57-я смешанная авиационная дивизия — в действующей армии — 22.06.1941 — 12.02.1942 г. Расформирована.

59-я истребительная авиационная дивизия — в действующей армии — 22.06.1941 — 3.09.1941 г. Преобразована в 3-ю РАГ.

60-я смешанная авиационная дивизия — в действующей армии — 22.06.1941 — 27.01.1942 г. Преобразована в Управление ВВС 33-й армии.

61-я авиационная дивизия — в действующей армии — 20.08.1941 — 8.02.1942 г. Преобразована в Управление ВВС 13-й армии.

62-я авиационная дивизия — в действующей армии — 22.06 — 13.09.1941 г. Расформирована.

62-я авиационная дивизия дальнего действия — в действующей армии — 16.04.1942 — 18.09.1943 г. Преобразована в 9-ю гвардейскую авиационную дивизию дальнего действия.

63-я авиационная дивизия — в действующей армии — 22.06.1941 — 15.02.1942 г. Преобразована в Управление ВВС 40-й армии.

64-я авиационная дивизия — в действующей армии — 22.06.1941 — 15.02.1942 г. Преобразована в Управление ВВС 6-й армии.

65-я авиационная дивизия — в действующей армии — 11.09.1941 — 23.09.1941 г. Преобразована в 5-ю РАГ.

66-я авиационная дивизия — в действующей армии — 31.07.1941 — 28.04.1942 г. Расформирована.

71-я авиационная дивизия — в действующей армии — 23.11.1941 — 11.04.1942 г. Расформирована.

72-я истребительная авиационная дивизия — в действующей армии — 1.01 — 15.04.1942 г. Расформирована.

73-я смешанная авиационная дивизия — в действующей армии — 7.10.1941 — 25.03.1942 г. Преобразована в Управление ВВС 56-й армии.

73-я авиационная дивизия — вспомогательная (перегоночная) в АДД.

74-я смешанная авиационная дивизия — в действующей армии — 1.11.1941 — 25.04.1942 г. Расформирована.

75-я смешанная авиационная дивизия — в действующей армии — 9.07.1941 — 2.02.1942 г. Преобразована в Управление ВВС 38-й А.

76-я смешанная авиационная дивизия — в действующей армии — 26.09.1941 — 4.03.1942 г. Расформирована.

77-я авиационная дивизия — в действующей армии — 6.10.1941 — 27.01.1942 г. На ее базе сформированы 1-я и 2-я РАБР.

81-я бомбардировочная авиационная дивизия — в действующей армии — 10.08 — 3.12.1941 г. Преобразована в 3-ю авиационную дивизию дальнего действия.

83-я бомбардировочная авиационная дивизия — в действующей армии — 9.08 — 3.09.1945 г.

90-я авиационная дивизия — в действующей армии — 1.09.1941 — 7.02.1942 г. Расформирована.

91-я авиационная дивизия — в действующей армии — 31.08.1941 — 7.02.1942 г. Расформирована.

92-я авиационная дивизия — в действующей армии — 31.08.1941 — 10.02.1942 г. Расформирована.

96-я штурмовая авиационная Амурская дивизия — в действующей армии — 9.08 — 3.09.1945 г.

101-я истребительная авиационная дивизия ПВО — в действующей армии — 4.10.1941 — 5.06.1943 г. Преобразована в

9-й Воронежский истребительный авиационный корпус ПВО.

102-я истребительная авиационная дивизия ПВО — в действующей армии — 19.11.1941 — 31.03.1943 г. Преобразована во 2-ю гвардейскую истребительную авиационную дивизию.

103-я авиационная дивизия — в действующей армии — 1.11.1941 — 5.03.1942 г. Расформирована.

104-я истребительная авиационная дивизия ПВО — в действующей армии — 10.02.1942 — 30.09.1944 г.

105-я истребительная авиационная дивизия ПВО — в действующей армии — 10.12.1941 — 9.07.1943 г. Преобразована в 10-й Ростовский истребительный авиационный корпус ПВО.

106-я истребительная авиационная дивизия ПВО — в действующей армии — 1.02.1942 — 1.01.1945 г.

113-я бомбардировочная авиационная Ленинградская Краснознаменная дивизия — в действующей армии — 29.01.1942 — 3.09.1945 г. Преобразована из 134-й дальнебомбардировочной авиационной дивизии.

122-я истребительная авиационная Печенгская дивизия ПВО — в действующей армии — 5.03.1942 — 1.01.1945 г.

123-я истребительная авиационная дивизия ПВО — в действующей армии — 6.05 — 13.10.1944 г.

124-я истребительная авиационная дивизия ПВО — в действующей армии — 21.05 — 24.09.1944 г.

125-я истребительная авиационная дивизия ПВО — в действующей армии — 3.03.1942 — 20.01.1945 г.

126-я истребительная авиационная дивизия ПВО — в действующей армии — 1.01 — 1.08.1943 г.

128-я смешанная авиационная Курильская дивизия — в действующей армии — 9.08 — 3.09.1945 г.

129-я истребительная авиационная Кенигсбергская ордена Кутузова дивизия — в действующей армии — 13.10.1944 — 9.05.1945 г.

130-я истребительная авиационная Инстербургская ордена Суворова дивизия — в действующей армии — 17.10.1944 — 9.05.1945 г.

132-я бомбардировочная авиационная Севастопольская Краснознаменная дивизия — в действующей армии — 23.11.1941 — 1945 г.

133-я авиационная дивизия — в действующей армии — 13.10.1941 — 21.03.1942 г. Преобразована в 36-ю авиационную дивизию дальнего действия.

134-я дальнебомбардировочная авиационная дивизия — в действующей армии — 23.11.1941 — 29.01.1942 г. Преобразована в 113-ю бомбардировочную авиационную дивизию.

135-я смешанная авиационная дивизия — в действующей армии — 23.11.1941 — 24.01.1942 г. Преобразована в 135-ю ИАД.

135-я истребительная авиационная дивизия — в действующей армии — 25.01 — 15.04.1942 г.

136-я штурмовая авиационная Нижнеднепровская ордена Суворова дивизия — в действующей армии — 12.07.1944 — 9.05.1945 г.

140-я авиационная дивизия — в действующей армии — 20.01 — 28.02.1942 г. Расформирована.

141-я истребительная авиационная дивизия ПВО — в действующей армии — 21.06 1942 — 9.05.1945 г.

142-я истребительная авиационная дивизия ПВО — в действующей армии — 11.11.1941 — 31.10.1943 г.

144-я истребительная авиационная дивизия ПВО — в действующей армии — 20.11.1941 — 5.03.1945 г.

146-я авиационная дивизия — в действующей армии — 12.11.1941 — 29.01.1942 г. Сформирована на базе 6-й РАГ. Преобразована в Управление ВВС 49-й армии.

147-я истребительная авиационная дивизия ПВО — в действующей армии — 2.12.1941 — 1.10.1943 г.

148-я истребительная авиационная дивизия ПВО — в действующей армии — 1.12.1941 — 9.05.1945 г.

149-я истребительная авиационная дивизия ПВО — в составе Приамурской армии ПВО.

179-я бомбардировочная авиационная дивизия — в действующей армии — 9.08 — 3.09.1945 г.

181-я истребительная авиационная Ченстоховская ордена Кутузова дивизия — в действующей армии — 14.11.1944 — 9.05.1945 г.

182-я штурмовая авиационная Тильзитская орденов Суворова, Кутузова дивизия — в действующей армии — 14.10.1944 — 9.05.1945 г.

183-я бомбардировочная авиационная Берлинская дивизия — в действующей армии — 24.11.1944 — 9.05.1945 г.

188-я бомбардировочная авиационная Рижская дивизия — в действующей армии — 16.08.1944 — 9.05.1945 г.

189-я штурмовая авиационная Нижнеднепровская ордена Суворова дивизия — в действующей армии — 13.08.1944 — 9.05.1945 г.

190-я истребительная авиационная Полоцкая Краснознаменная ордена Кутузова дивизия — в действующей армии — 3.06.1944 — 9.05.1945 г.

193-я истребительная авиационная Демблинская ордена Суворова дивизия — в действующей армии — 7.07.1944 — 9.05.1945 г.

196-я штурмовая авиационная Жлобинская Краснознаменная дивизия — в действующей армии — 22.06.1944 — 9.05.1945 г.

197-я штурмовая авиационная Демблинская Краснознаменная дивизия — в действующей армии — 7.07.1944 — 9.05.1945 г.

198-я штурмовая авиационная Варшавская Краснознаменная дивизия — в действующей армии — 7.07.1944 — 9.05.1945 г.

199-я штурмовая авиационная Слонимская Краснознаменная дивизия — в действующей армии — 7.07.1944 — 9.05.1945 г.

201-я истребительная авиационная Сталинградская дивизия — в действующей армии — 10.05.1942 — 25.08.1943 г. Сформирована на базе Управления ВВС 5-й армии. Преобразована в 10-ю гвардейскую истребительную авиационную дивизию.

202-я истребительная авиационная дивизия — в действующей армии — 10.05 — 21.10.1942 г. Сформирована на базе Управления ВВС 20-й А. Преобразована в 202-ю бомбардировочную авиационную дивизию.

202-я бомбардировочная авиационная Средне-Донская Краснознаменная ордена Суворова дивизия имени Верховного Совета Татарской АССР — в действующей армии — 16.12.1942 — 9.05.1945 г.

203-я смешанная авиационная дивизия — в действующей армии — 10 — 24.05.1942 г. Сформирована на базе Управления ВВС 43-й армии. Преобразована в 231-ю ШАД.

203-я истребительная авиационная Знаменская дивизия — в действующей армии — 26.05.1942 — 5.02.1944 г. Сформирована на базе Управления ВВС 16-й армии. Преобразована в 12-ю гвардейскую истребительную авиационную дивизию.

204-я смешанная авиационная дивизия — в действующей армии — 10 — 24.05.1942 г. Сформирована на базе Управления ВВС 49-й армии. Преобразована в 232-ю ШАД.

204-я бомбардировочная авиационная дивизия — в действующей армии — 24.05.1942 — 3.09.1943 г. Преобразована в 3-ю гвардейскую бомбардировочную авиационную дивизию.

205-я истребительная авиационная Кировоградская дивизия — в действующей армии — 12.05.1942 — 28.10.1944 г. Сформирована на базе Управления ВВС 13-й армии. Преобразована в 22-ю гвардейскую истребительную авиационную дивизию.

206-я истребительная авиационная дивизия — в действующей армии — 13.05 — 14.07.1942 г. Сформирована на базе Управления ВВС 40-й армии. Преобразована в 206-ю ШАД.

206-я штурмовая авиационная Мелитопольская Краснознаменная дивизия — в действующей армии — 14.07.1942 — 9.05.1945 г.

207-я смешанная авиационная дивизия — в действующей армии — 13 — 20.05.1942 г. Сформирована на базе Управления ВВС 61-й армии. Преобразована в 207-ю ИАД.

207-я истребительная авиационная дивизия — в действующей армии — 20.05.1942 — 24.08.1943 г. Преобразована в 11-ю гвардейскую истребительную авиационную дивизию.

208-я смешанная авиационная дивизия — в действующей армии — 12 — 18.05.1942 г. Сформирована на базе Управления ВВС 3-й армии. Преобразована в 208-ю ночную бомбардировочную авиационную дивизию.

208-я ночная бомбардировочная авиационная Киевская Краснознаменная дивизия — в действующей армии — 18.05.1942 — 9.05.1945 г.

209-я истребительная авиационная дивизия (1-го форм.) — в действующей армии — 10.05 — 14.10.1942 г. Сформирована на базе Управления ВВС 39-й армии. Расформирована.

209-я истребительная авиационная дивизия (2-го форм.) — в действующей армии — 25.11.1942 — 29.04.1943 г. Преобразована в 7-ю гвардейскую истребительную авиационную дивизию.

210-я истребительная авиационная дивизия (1-го форм.) — в действующей армии — 10.05 — 14.06.1942 г. Сформирована на базе Управления ВВС 4-й ударной армии. Преобразована в 264-ю ШАД.

210-я истребительная авиационная дивизия (20-го форм.) — в действующей армии — 14.06.1942 — 21.03.1943 г. Сформирована на базе Управления ВВС 31-й армии. Преобразована в 3-ю гвардейскую истребительную авиационную дивизию.

211-я смешанная авиационная дивизия — в действующей армии — 10.05 — 14.06.1942 г. Сформирована на базе Управления ВВС 22-й армии. Преобразована в 212-ю ШАД.

211-я ночная бомбардировочная авиационная дивизия — в действующей армии — 14.06.1942 — 8.05.1943 Сформирована на базе Управления ВВС 3-й ударной армии. Преобразована в 211-ю ШАД.

211-я штурмовая авиационная Невельская ордена Ленина Краснознаменная ордена Суворова дивизия — в действующей армии — 8.05.1943 — 9.05.1945 г.

212-я смешанная авиационная дивизия — в действующей армии — 10.05 — 14.06.1942 г. Сформирована на базе Управления ВВС 30-й армии. Преобразована в 256-ю ИАД.

212-я штурмовая авиационная дивизия — в действующей армии — 8.05.1942 — 1.05.1943 г. Преобразована из 211 САД. Преобразована в 4-ю гвардейскую штурмовую авиационную дивизию.

213-я ночная бомбардировочная авиационная Витебская Краснознаменная ордена Суворова, Кутузова дивизия — в действующей армии — 24.05.1942 — 9.05.1945 г. Сформирована на базе Управления ВВС 50-й армии.

214-я штурмовая авиационная Керченская дивизия — в действующей армии — 26.05.1942 — 9.05.1945 г.

215-я смешанная авиационная дивизия — в действующей армии — 12.05 — 22.06.1942 г. Сформирована на базе Управления ВВС 10-й армии. Преобразована в 215-ю ИАД.

215-я истребительная авиационная Танненбергская Краснознаменная дивизия — в действующей армии — 22.06.1942 — 9.05.1945 г.

216-я истребительная авиационная дивизия — в действующей армии — 24.05 — 13.12.1942 г. Сформирована на базе Управления ВВС 37-й армии. Преобразована в 216-ю смешанную авиационную дивизию.

216-я смешанная авиационная дивизия — в действующей армии — 13.12.1942 — 17.06.1943 г. Преобразована в 9-ю гвардейскую истребительную авиационную дивизию.

217-я истребительная авиационная дивизия — в действующей армии — 23.05.1942 — 11.03.1943 г. Сформирована на базе Управления ВВС 57-й армии. Преобразована в 8-ю гвардейскую истребительную авиационную дивизию.

218-я ночная бомбардировочная авиационная Ясская Краснознаменная дивизия — в действующей армии — 22.05.1942 — 9.05.1945 г. Сформирована на базе 5-й РАГ.

219-я бомбардировочная авиационная Ченстоховская ордена Суворова, Кутузова дивизия — в действующей армии — 22.05.1942 — 9.05.1945 г. Сформирована на базе Управления ВВС 9-й армии.

220-я истребительная авиационная дивизия — в действующей армии — 15.05.1942 — 4.02.1943 г. Преобразована в 1-ю гвардейскую истребительную авиационную дивизию.

221-я бомбардировочная авиационная Бахмачская ордена Суворова дивизия — в действующей армии — 9.06.1942 — 9.05.1945 г.

222-я бомбардировочная авиационная дивизия — в действующей армии — 8.08 — 29.09.1942 г. Преобразована в 222-ю авиационную дивизию дальнего действия.

222 авиационная дивизия дальнего действия — в действующей армии — 29.09.1942 — 26.03.1943 г. Преобразована в 4-ю гвардейскую авиационную дивизию дальнего действия.

223-я бомбардировочная авиационная дивизия — в действующей армии — 18.05.1942 — 7.09.1943 г. Сформирована на базе 7-й УАГ. Преобразована в 4-ю гвардейскую бомбардировочную авиационную дивизию.

224-я штурмовая авиационная Жмеринская Краснознаменная дивизия — в действующей армии — 28.05.1942 — 9.05.1945 г.

225-я штурмовая авиационная Рижская дивизия — в действующей армии — 18.05.1942 — 9.05.1945 г.

226-я штурмовая авиационная дивизия — в действующей армии — 20.05.1942 — 18.03.1943 г. Преобразована в 1-ю гвардейскую штурмовую авиационную дивизию.

227-я штурмовая авиационная Бердичевская Краснознаменная дивизия — 24.05.1942 — 9.05.1945 г.

228-я штурмовая авиационная дивизия — 29.05.1942 — 20.03.1943 г. Преобразована во 2-ю гвардейскую штурмовую авиационную дивизию.

229-я истребительная авиационная Таманская Краснознаменная дивизия — 25.05.1942 — 9.05.1945 г.

230-я штурмовая авиационная Кубанская Краснознаменная ордена Суворова дивизия — 22.05.1942 — 9.05.1945 г.

231-я штурмовая авиационная Рославльская дивизия — 24.05.1942 — 27.10.1944 г. Преобразована из 203-й смешанной авиационной дивизии. Преобразована в 12-ю гвардейскую штурмовую авиационную дивизию.

- 232-я штурмовая авиационная дивизия** — 24.05.1942 — 3.09.1943 г. Преобразована из 204-й САД. Преобразована в 7-ю гвардейскую штурмовую авиационную дивизию.
- 233-я штурмовая авиационная Ярцевская Краснознаменная ордена Суворова дивизия** — 25.05.1942 — 9.05.1945 г.
- 234-я истребительная авиационная Мозырская ордена Суворова дивизия** — 29.05.1942 — 9.05.1945 г.
- 235-я истребительная авиационная Сталинградская дивизия** — 24.05.1942 — 19.08.1944 г. Сформирована на базе Управления ВВС 33-й армии. Преобразована в 15-ю гвардейскую истребительную авиационную дивизию.
- 236-я истребительная авиационная Львовская Краснознаменная дивизия** — 9.06.1942 — 9.05.1945 г. Сформирована на базе Управления ВВС 47-й армии.
- 237-я истребительная авиационная дивизия** — 7.06 — 10.10.1942 г. Сформирована на базе Управления ВВС 51-й армии. Расформирована.
- 238-я штурмовая авиационная дивизия** — 22.05.1942 — 9.05.1945 г. Сформирована на базе Управления ВВС 44-й армии.
- 239-я истребительная авиационная дивизия** — 14.06.1942 — 18.03.1943 г. Сформирована на базе 6-й УАГ. Преобразована в 5-ю гвардейскую истребительную авиационную дивизию.
- 240-я истребительная авиационная дивизия Невельская Краснознаменная ордена Суворова** — 14.06.1942 — 9.05.1945 г. Сформирована на базе Управления ВВС 1-й ударной армии.
- 241-я бомбардировочная авиационная Речицкая ордена Кутузова дивизия** — 14.06.1942 — 9.05.1945 г.
- 242-я ночная бомбардировочная авиационная Люблинская Краснознаменная ордена Суворова дивизия** — 14.06.1942 — 9.05.1945 г. Сформирована на базе Управления ВВС 11-й армии.
- 243-я штурмовая авиационная дивизия** — 15.06.1942 — 18.03.1943 г. Преобразована в 3-ю ГШАД.
- 244-я бомбардировочная авиационная Лозовская Краснознаменная ордена Богдана Хмельницкого дивизия** — 28.06.1942 — 9.05.1945 г.
- 245-я истребительная авиационная Порт-Артурская дивизия** — 9.08 — 3.09.1945 г. Сформирована на базе Управления ВВС 36-й армии.

246-я истребительная авиационная Мукденская дивизия — 9.08 — 3.09.1945 г.

247-я бомбардировочная авиационная дивизия — 9.08 — 3.09.1945 г.

248-я штурмовая авиационная Порт-Артурская дивизия — 9.08 — 3.09.1945 г.

249-я истребительная авиационная Краснознаменная дивизия — 9.08 — 3.09.1945 г.

250-я истребительная авиационная Краснознаменная дивизия — 9.08 — 3.09.1945 г.

251-я штурмовая авиационная Краснознаменная дивизия — 9.08 — 3.09.1945 г.

252-я штурмовая авиационная Краснознаменная дивизия — 9.08 — 3.09.1945 г.

253-я штурмовая авиационная Амурская дивизия — 9.08-3.09.1945 г.

254-я истребительная авиационная Амурская дивизия — 9.08-3.09.1945 г.

255-я смешанная авиационная Сахалинская дивизия — 9.08 — 3.09.1945 г.

256-я истребительная авиационная Киевская Краснознаменная орденов Суворова и Богдана Хмельницкого дивизия — 14.06.1942 — 9.05.1945 г. Преобразована из 212-й смешанной авиационной дивизии.

257-я смешанная авиационная Свирская дивизия — 26.02.1943 — 10.11.1944 г. Сформирована на базе Управления ВВС 7-й отдельной армии. Преобразована в 257-ю ИАД.

257-я истребительная авиационная Свирская дивизия — 10 — 14.11.1944 г.

258-я истребительная авиационная Свирская дивизия — 26.11.1942 — 27.02.1943 г. Сформирована на базе Управления ВВС 14-й армии. Преобразована в 258-ю смешанную авиационную дивизию.

258-я смешанная авиационная Свирская дивизия — 27.02 — 24.08.1943 г. Преобразована в 1-ю гвардейскую смешанную авиационную дивизию (затем в 16-ю гвардейскую истребительную авиационную дивизию).

259-я истребительная авиационная Городокская ордена Ленина Краснознаменная ордена Суворова дивизия — 30.11.1942 — 9.05.1945 г. Сформирована на базе Управления ВВС 32-й армии.

260-я бомбардировочная авиационная дивизия — 20.11.1942 — 1.03.1943 г. Сформирована на базе Управления ВВС 19-й армии. Преобразована в 260-ю смешанную авиационную дивизию.

260-я смешанная авиационная Свирская дивизия — 1.03.1943 — 14.11.1944 г. Преобразована в 260-ю ШАД.

260-я штурмовая авиационная Свирская Краснознаменная ордена Суворова дивизия — 14.11.1944 — 9.05.1945 г.

261-я смешанная авиационная дивизия — 26.02.1943 — 11.11.1944 г. Сформирована на базе Управления ВВС 26-й армии. Преобразована в 261-ю ШАД.

261-я штурмовая авиационная Свирская ордена Суворова дивизия — 22.11.1944 — 9.05.1945 г.

262-я ночная бомбардировочная авиационная Лозовская Краснознаменная ордена Кутузова дивизия — 19.11.1942 — 9.05.1945 г.

263-я истребительная авиационная дивизия — 27.07 — 14.09.1942 г. Преобразована в 263-ю бомбардировочную авиационную дивизию.

263-я бомбардировочная авиационная дивизия — 22.10.1942 — 18.03.1943 г. Преобразована в 1-ю гвардейскую бомбардировочную авиационную дивизию.

264-я штурмовая авиационная Киевская Краснознаменная дивизия — 14.06.1942 — 9.05.1945 г. Преобразована из 210 ИАД.

265-я истребительная авиационная Мелитопольская Краснознаменная ордена Суворова дивизия — 9.06.1942 — 9.05.1945 г.

266-я штурмовая авиационная Полтавская дивизия — 17.10.1942 — 5.02.1944 г. Преобразована в 8-ю гвардейскую штурмовую авиационную дивизию.

267-я штурмовая авиационная дивизия — 9.06.1942 — 1.05.1943 г. Сформирована на базе Управления ВВС 58-й армии. Преобразована в 5-ю гвардейскую штурмовую авиационную дивизию.

268-я истребительная авиационная дивизия — 11.06.1942 — 18.03.1943 г. Сформирована на базе Управления маневренной АГ ЮЗФ. Преобразована в 6-ю гвардейскую истребительную авиационную дивизию.

269-я истребительная авиационная Новгородская Краснознаменная дивизия — 11.06.1942 — 9.05.1945 г. Сформирована на базе Управления ВВС 28-й армии.

270-я бомбардировочная авиационная дивизия — 12.06.1942 — 23.10.1943 г. Сформирована на базе 4-й РАГ. Преобразована в 6-ю гвардейскую бомбардировочную авиационную дивизию.

271-я ночная бомбардировочная авиационная Сталинградско-Речичская дивизия — 13.06.1942 — 19.08.1944 г. Сформирована на базе Управления ВВС 38-й армии. Преобразована в 9-ю гвардейскую бомбардировочную авиационную дивизию.

272-я ночная бомбардировочная авиационная дивизия — 12.06.1942 — 18.03.1943 г. Сформирована на базе Управления ВВС 21-й армии. Преобразована во 2-ю гвардейскую бомбардировочную авиационную дивизию.

273-я истребительная авиационная Гомельская ордена Суворова дивизия — 25.12.1942 — 9.05.1945 г.

274-я истребительная авиационная дивизия — 22.10.1942 — 21.03.1943 г. Преобразована в 4-ю гвардейскую истребительную авиационную дивизию.

275-я истребительная авиационная Пушкинская Краснознаменная дивизия — 1.12.1942 — 9.05.1945 г. Сформирована на базе Управления ВВС 8-й армии.

276-я бомбардировочная авиационная Гатчинская дважды Краснознаменная орденов Суворова, Кутузова дивизия — 25.11.1942 — 9.05.1945 г.

277-я штурмовая авиационная Красносельская Краснознаменная орденов Суворова, Кутузова дивизия 1.12.1942 — 9.05.1945 г. Сформирована на базе Управления ВВС 23-й армии.

278-я истребительная авиационная Сибирско-Сталинская Краснознаменная ордена Суворова дивизия — 12.08.1942 — 9.05.1945 г. Сформирована на базе 2-й РАГ.

279-я истребительная авиационная Краснознаменная дивизия — 10.08.1942 — 9.05.1945 г. Сформирована на базе Управления ВВС 54-й армии.

280-я бомбардировочная авиационная дивизия — 15.08.1942 — 13.01.1944 г. Сформирована на базе 1-й УАГ. Преобразована в 280-ю САД.

280-я смешанная авиационная Островская дивизия — 13.01 — 26.11.1944 г.

281-я штурмовая авиационная Новгородская Краснознаменная дивизия — 7.08.1942 — 9.05.1945 г. Сформирована на базе Управления ВВС 4-й армии.

282-я истребительная авиационная Гомельская Краснознаменная ордена Суворова дивизия — 22.10.1942 — 9.05.1945 г. Сформирована на базе 1-й АБР.

283-я истребительная авиационная Камышинская Краснознаменная ордена Суворова дивизия -26.08.1942 — 9.05.1945 г.

284-я ночная бомбардировочная авиационная Новоосокольническая дивизия — 6.07.1942 — 9.05.1945 г. С 30.03 по 17.04.1943 г. — ИАД.

285-я бомбардировочная авиационная дивизия — 26.07.1942 — 3.09.1943 г. Преобразована в 5-ю гвардейскую бомбардировочную авиационную дивизию.

286-я истребительная авиационная Нежинская Краснознаменная ордена Суворова дивизия — 5.07.1942 — 9.05.1945 г.

287-я истребительная авиационная дивизия — 6.07.1942 — 27.07.1943 г. Преобразована в 11-й САК.

288-я истребительная авиационная Павлоградско-Венская Краснознаменная ордена Суворова дивизия — 6.07.1942 — 9.05.1945 г.

289-я штурмовая авиационная Никопольская Краснознаменная дивизия — 18.08.1942 — 9.05.1945 г.

290-я штурмовая авиационная дивизия — 16.12.1942 — 24.08.1943 г. Преобразована в 6-ю гвардейскую штурмовую авиационную дивизию.

291-я штурмовая авиационная Киевская дивизия — 4.09.1942 — 5.02.1944 г. Сформирована на базе Управления ВВС 2-й ударной армии. Преобразована в 10-ю гвардейскую штурмовую авиационную дивизию.

292-я штурмовая авиационная Красноградская дивизия — 15.10.1942 — 5.02.1944 г. Сформирована на базе Управления ВВС 52-й армии. Преобразована в 9-ю гвардейскую штурмовую авиационную дивизию.

293-я бомбардировочная авиационная Черкасская дивизия — 23.10.1942 — 5.02.1944 г. Преобразована в 8-ю гвардейскую бомбардировочную авиационную дивизию.

294-я истребительная авиационная Полтавско-Александрийская дивизия — 13.03.1943 — 1.07.1944 г. Преобразована в 13-ю гвардейскую истребительную авиационную дивизию.

295-я истребительная авиационная Новомосковская Краснознаменная ордена Кутузова дивизия — 29.08.1942 — 9.05.1945 г. Сформирована на базе Управления ВВС 46-й армии.

296-я истребительная авиационная дивизия — 9.08 — 3.09.1945 г.

297-я истребительная авиационная дивизия ПВО — в составе Забайкальской армии ПВО.

298-я истребительная авиационная дивизия ПВО — 15.09 — 30.11.1942 г.

299-я штурмовая авиационная Нежинская дивизия — 18.01.1943 — 19.08.1944 г. Преобразована в 11-ю гвардейскую штурмовую авиационную дивизию.

300-я штурмовая авиационная Томашовская ордена Суворова дивизия — 2.06.1944 — 9.05.1945 г.

301-я бомбардировочная авиационная Гомельская ордена Кутузова дивизия — 27.01.1943 — 9.05.1945 г.

302-я истребительная авиационная Кировоградская дивизия — 10.03.1943 — 2.07.1944 г. Преобразована в 14-ю гвардейскую истребительную авиационную дивизию.

303-я истребительная авиационная Смоленская Краснознаменная дивизия — 20.02.1943 — 9.05.1945 г.

304-я бомбардировочная авиационная дивизия — 1 — 26.06.1943 г. Преобразована в 304-ю ИАД.

304-я истребительная авиационная Черкасская дивизия — 9.07.1943 — 27.10.1944 г. Преобразована в 23-ю гвардейскую истребительную авиационную дивизию.

305-я штурмовая авиационная Павлоградская Краснознаменная дивизия — 23.03.1943 — 9.05.1945 г.

306-я штурмовая авиационная Нижне-Днепровская Краснознаменная ордена Суворова дивизия — 23.03.1943 — 9.05.1945 г.

307-я штурмовая авиационная Лидская Краснознаменная ордена Суворова дивизия — 23.05.1943 — 9.05.1945 г.

308-я штурмовая авиационная Краковская Краснознаменная ордена Суворова дивизия — 23.05.1943 — 9.05.1945 г.

309-я истребительная авиационная Смоленская Краснознаменная дивизия — 18.02.1943 — 9.05.1945 г.

310-я истребительная авиационная дивизия ПВО — 23.02.1943 — 9.05.1945 г.

311-я штурмовая авиационная Молодечненская Краснознаменная дивизия — 15.03.1943 — 9.05.1945 г.

312-я ночная бомбардировочная авиационная Знаменская ордена Суворова дивизия — 18.08.1943 — 9.05.1945 г.

313-я ночная бомбардировочная авиационная Бежицкая дивизия — 9.07.1943 — 9.05.1945 г.

314-я ночная бомбардировочная авиационная Полоцкая Краснознаменная ордена Суворова дивизия — 25.09.1943 — 9.05.1945 г.

315-я истребительная авиационная Рижская дивизия — 17.04.1943 — 9.05.1945 г.

316-я штурмовая авиационная Мукденская дивизия — 9.08 — 3.09.1945 г.

317-я истребительная авиационная дивизия ПВО — 9.06 — 1.10.1943 г. Сформирована на базе 6-го истребительного авиационного корпуса ПВО. В составе 1-й воздушной истребительной армии.

318-я истребительная авиационная дивизия ПВО — 26.06 — 1.10.1943 г. Сформирована на базе 6-го ИАК ПВО. В составе 1-й ВИА.

319-я истребительная авиационная дивизия ПВО — 26.06 — 1.10.1943 г. Сформирована на базе 6-го ИАК ПВО. В составе 1-й ВИА.

320-я истребительная авиационная дивизия ПВО — 1.07.1943 — 9.05.1945 г. Сформирована на базе 6-го ИАК ПВО.

321-я бомбардировочная авиационная дивизия — 25.04.1944 — 9.05.1945 г.

322-я истребительная авиационная Минская дивизия — 7.07.1943 — 9.05.1945 г.

323-я истребительная авиационная Барановичская Краснознаменная дивизия — 23.06.1943 — 9.05.1945 г.

324-я истребительная авиационная Свирская Краснознаменная дивизия — 7.07.1943 — 14.11.1944 г.

325-я ночная бомбардировочная авиационная Осовецкая Краснознаменная ордена Суворова дивизия — 16.08.1943 — 9.05.1945 г.

326-я ночная бомбардировочная авиационная Тернопольская ордена Кутузова дивизия — 14.01.1944 — 9.05.1945 г.

327-я бомбардировочная авиационная Гданьская дивизия — 8.12.1944 — 9.05.1945 г.

328-я истребительная авиационная дивизия ПВО — 1.12.1943 — 31.12.1944 г.

329-я истребительная авиационная Керченская Краснознаменная дивизия — 25.10.1943 — 9.05.1945 г.

330-я истребительная авиационная Островская дивизия — 8.07.1944 — 9.05.1945 г.

331-я истребительная авиационная Львовская дивизия — 13.02.1944 — 9.05.1945 г.

332-я штурмовая авиационная Витебская Краснознаменная дивизия — 16.06.1944 — 9.05.1945 г.

334-я бомбардировочная авиационная Ленинградская Краснознаменная ордена Суворова дивизия — 9.06.1944 — 3.09.1945 г.

335-я штурмовая авиационная Витебская ордена Ленина Краснознаменная ордена Суворова дивизия — 12.11.1943 — 9.05.1945 г.

336-я истребительная авиационная Ковельская Краснознаменная дивизия — 16.03.1944 — 9.05.1945 г.

Гвардейские бомбардировочные дивизии

1-я гвардейская бомбардировочная авиационная Кировоградская Краснознаменная ордена Богдана Хмельницкого дивизия — 18.03.1943 — 9.05.1945 г. Преобразована из 263-й БАД.

2-я гвардейская бомбардировочная авиационная Сталинградско-Берлинская Краснознаменная дивизия — 18.03.1943 — 9.05.1945 г. Преобразована из 272-й НБАД.

2-я гвардейская бомбардировочная авиационная Севастопольско-Берлинская дивизия — 26.12.1944 — 9.05.1945 г. Преобразована из 2-й гвардейской авиационной дивизии дальнего действия (до 26.03.1943 г. — 17-я АД ДД).

3-я гвардейская бомбардировочная авиационная Смоленская ордена Суворова, Кутузова дивизия — 3.09.1943 — 9.05.1945 г. Преобразована из 204-й БАД.

4-я гвардейская бомбардировочная авиационная Борисовская Краснознаменная дивизия — 7.09.1943 — 9.05.1945 г. Преобразована из 223-й БАД.

5-я гвардейская бомбардировочная авиационная Оршанская Краснознаменная ордена Кутузова дивизия — 3.09.1943 — 9.05.1945 г. Преобразована из 285-й БАД.

6-я гвардейская бомбардировочная авиационная Таганрогская Краснознаменная ордена Суворова, Кутузова дивизия — 23.10.1943 — 9.05.1945 г. Преобразована из 270-й БАД.

7-я гвардейская бомбардировочная авиационная Севастопольско-Берлинская дивизия — 26.12.1944 — 9.05.1945 г. Преобразована из 7-й гвардейской авиационной дивизии дальнего действия.

8-я гвардейская бомбардировочная авиационная Черкасская Краснознаменная ордена Суворова дивизия — 5.02.1944 — 9.05.1945 г. Преобразована из 293-й БАД.

9-я гвардейская бомбардировочная авиационная Сталинградско-Речицкая Краснознаменная ордена Суворова дивизия — 19.08.1944 — 9.05.1945 г. Преобразована из 271-й НБАД.

10-я гвардейская транспортная авиационная дивизия — преобразована из 1-й авиатранспортной дивизии.

11-я гвардейская бомбардировочная авиационная Орловско-Берлинская Краснознаменная дивизия — 26.12.1944 — 9.05.1945 г. Преобразована из 1-й гвардейской авиационной дивизии дальнего действия (до 26.03.1943 г. — 3-я АД ДД).

13-я гвардейская бомбардировочная авиационная Днепропетровско-Будапештская ордена Суворова дивизия — 26.12.1944 — 9.05.1945 г. Преобразована из 3-й гвардейской авиационной дивизии дальнего действия (до 26.03.1943 г. — 24-я АД ДД).

14-я гвардейская бомбардировочная авиационная Брянско-Берлинская Краснознаменная дивизия — 26.12.1944 — 9.05.1945 г. Преобразована из 4-й гвардейской авиационной дивизии дальнего действия (до 26.03.1943 г. — 222-я БАД).

15-я гвардейская бомбардировочная авиационная Гомельская дивизия — 26.12.1944 — 9.05.1945 г. Преобразована из 5-й гвардейской авиационной дивизии дальнего действия.

16-я гвардейская бомбардировочная авиационная дивизия — 26.12.1944 — 9.05.1945 г. Преобразована из 6-й гвардейской авиационной дивизии дальнего действия.

21-я гвардейская транспортная авиационная Порт-Артурская дивизия.

22-я гвардейская бомбардировочная авиационная Донбасская дивизия — 26.12.1944 — 9.05.1945 г. Преобразована из 9-й гвардейской авиационной дивизии дальнего действия (до 18.09.1943 г. — 62-я АД ДД).

Гвардейские истребительные авиационные дивизии (ГИАД)

1-я гвардейская истребительная авиационная Сталинградско-Берлинская Краснознаменная дивизия — 4.02.1943 — 9.05.1945 г. Преобразована из 220-й ИАД.

2-я гвардейская истребительная авиационная Сталинградская Краснознаменная дивизия ПВО — 31.03.1943 — 9.05.1945 г. Преобразована из 102-й ИАД ПВО.

- 3-я гвардейская истребительная авиационная Брянская Краснознаменная ордена Суворова дивизия.** Преобразована из 210-й ИАД.
- 4-я гвардейская истребительная авиационная Оршанская Краснознаменная ордена Суворова дивизия.** Преобразована из 274-й ИАД.
- 5-я гвардейская истребительная авиационная Валдайская Краснознаменная ордена Кутузова дивизия.** Преобразована из 239-й ИАД.
- 6-я гвардейская истребительная авиационная Донская-Сегедская Краснознаменная ордена Суворова дивизия.** Преобразована из 268-й ИАД.
- 7-я гвардейская истребительная авиационная Ржевская Краснознаменная ордена Суворова, Кутузова дивизия.** Преобразована из 209-й ИАД.
- 8-я гвардейская истребительная авиационная Киевская Краснознаменная ордена Суворова, Богдана Хмельницкого дивизия.** Преобразована из 217-й ИАД.
- 9-я гвардейская истребительная авиационная Мариупольско-Берлинская ордена Ленина Краснознаменная ордена Богдана Хмельницкого дивизия.** Преобразована из 216-й САД.
- 10-я гвардейская истребительная авиационная Сталинградская Краснознаменная ордена Суворова дивизия.** Преобразована из 201-й ИАД.
- 11-я гвардейская истребительная авиационная Днепропетровская Краснознаменная ордена Богдана Хмельницкого дивизия.** Преобразована из 207-й ИАД.
- 12-я гвардейская истребительная авиационная Знаменская Краснознаменная ордена Богдана Хмельницкого дивизия.** Преобразована из 203-й ИАД.
- 13-я гвардейская истребительная авиационная Полтавско-Александровская Краснознаменная ордена Кутузова дивизия.** Преобразована из 294-й ИАД.
- 14-я гвардейская истребительная авиационная Кировоградско-Будапештская Краснознаменная ордена Суворова дивизия.** Преобразована из 302-й ИАД.
- 15-я гвардейская истребительная авиационная Сталинградская Краснознаменная ордена Богдана Хмельницкого дивизия.** Преобразована из 235-й ИАД.

16-я гвардейская истребительная авиационная Свирская Краснознаменная дивизия. Преобразована из 1-й Гв САД (ранее 258-я САД).

22-я гвардейская истребительная авиационная Кировоградская ордена Ленина Краснознаменная ордена Кутузова дивизия. Преобразована из 205-й ИАД.

23-я гвардейская истребительная авиационная Черкасская Краснознаменная ордена Богдана Хмельницкого дивизия. Преобразована из 304-й ИАД.

Гвардейские штурмовые авиационные дивизии (ГШАД)

1-я гвардейская штурмовая авиационная Сталинградская ордена Ленина дважды Краснознаменная орденов Суворова, Кутузова дивизия. Преобразована из 226-й ШАД.

2-я гвардейская штурмовая авиационная Черниговско-Речицкая ордена Ленина Краснознаменная ордена Суворова дивизия. Преобразована из 228-й ШАД.

3-я гвардейская штурмовая авиационная Валдайско-Ковельская Краснознаменная ордена Суворова дивизия. Преобразована из 243-й ШАД.

4-я гвардейская штурмовая авиационная Киевская Краснознаменная ордена Кутузова дивизия. Преобразована из 212-й ШАД.

5-я гвардейская штурмовая авиационная Запорожская Краснознаменная ордена Суворова дивизия. Преобразована из 267-й ШАД.

6-я гвардейская штурмовая авиационная Запорожская Краснознаменная орденов Суворова, Богдана Хмельницкого дивизия. Преобразована из 290-й ШАД.

7-я гвардейская штурмовая авиационная Дебреценская Краснознаменная дивизия. Преобразована из 232-й ШАД.

8-я гвардейская штурмовая авиационная Полтавская Краснознаменная ордена Богдана Хмельницкого дивизия. Преобразована из 266-й ШАД.

9-я гвардейская штурмовая авиационная Красноградская Краснознаменная ордена Суворова дивизия. Преобразована из 292-й ШАД.

10-я гвардейская штурмовая авиационная Воронежско-Киевская Краснознаменная орденов Суворова, Кутузова дивизия. Преобразована из 291-й ШАД.

11-я гвардейская штурмовая авиационная Нежинская Краснознаменная ордена Суворова дивизия. Преобразована из 299-й ШАД.

12-я гвардейская штурмовая авиационная Рославльская Краснознаменная ордена Богдана Хмельницкого дивизия. Преобразована из 231-й ШАД.

Гвардейские авиационные дивизии дальнего действия (Гв. АД ДД)

1-я гвардейская Орловская авиационная дивизия дальнего действия. До 26.03.1943 г. — 3-я авиационная дивизия дальнего действия. Преобразована в 11-ю гвардейскую бомбардировочную авиационную дивизию.

2-я гвардейская Севастопольская авиационная дивизия дальнего действия. До 26.03.1943 г. — 17-я авиационная дивизия дальнего действия. Преобразована в 2-ю гвардейскую бомбардировочную авиационную дивизию.

3-я гвардейская Днепропетровская авиационная дивизия дальнего действия. До 26.03.1943 г. — 24-я авиационная дивизия дальнего действия. Преобразована в 13-ю гвардейскую бомбардировочную авиационную дивизию.

4-я гвардейская Брянская авиационная дивизия дальнего действия. До 26.03.1943 г. — 222-я авиационная дивизия дальнего действия. Преобразована в 14-ю гвардейскую бомбардировочную авиационную дивизию.

5-я гвардейская Гомельская авиационная дивизия дальнего действия. Сформирована как гвардейская. Преобразована в 15-ю гвардейскую бомбардировочную авиационную дивизию.

6-я гвардейская авиационная дивизия дальнего действия. Сформирована как гвардейская. Преобразована в 16-ю гвардейскую бомбардировочную авиационную дивизию.

7-я гвардейская Севастопольская авиационная дивизия дальнего действия. Сформирована как гвардейская. Преобразована в 7-ю гвардейскую бомбардировочную авиационную дивизию.

8-я гвардейская Орловская авиационная дивизия дальнего действия. Сформирована как гвардейская. Преобразована в 18-ю гвардейскую бомбардировочную авиационную дивизию.

9-я гвардейская авиационная дивизия дальнего действия. До 18.09.1943 г. — 62-я авиационная дивизия дальнего действия. Преобразована в 22-ю гвардейскую бомбардировочную авиационную дивизию.

Приложение 3.

Главнокомандующие военно-воздушными силами вооруженных сил СССР

- 1945—1946 гг. — главный маршал авиации А.А. Новиков
1946—1949 гг. — маршал авиации К.А. Вершинин
1949—1957 гг. — главный маршал авиации П.Ф. Жигарев
1957—1969 гг. — главный маршал авиации К.А. Вершинин
1969—1984 гг. — главный маршал авиации П.С. Кутахов
1984—1990 гг. — маршал авиации А.Н. Ефимов
1990—1991 гг. — генерал-полковник Е.И. Шапошников

Командующие истребительной авиацией ПВО

- 1947—1948 гг. — генерал-лейтенант авиации С.А. Пестов
1948—1953 гг. — генерал-полковник авиации Е.Я. Савицкий
- 1953—1954 гг. — генерал-лейтенант М.Г. Мачин
1954—1966 гг. — маршал авиации Е.Я. Савицкий
1966—1969 гг. — генерал-лейтенант авиации А.Л. Кадомцев
- 1969—1977 гг. — генерал-полковник авиации А.Е. Боровых
- 1977—1987 гг. — генерал-полковник авиации Н.И. Москвителев
- 1987—1990 гг. — генерал-майор авиации В.И. Андреев
1990—1991 гг. — генерал-лейтенант авиации О.В. Анисимов.

Командующие дальней авиацией

- 1942—1947 гг. — главный маршал авиации А.Е. Голованов
1947—1949 гг. — главный маршал авиации П.Ф. Жигарев

1949—1950 гг. — генерал-лейтенант авиации Е.М. Николаенко

1950—1953 гг. — маршал авиации С.И. Руденко

1953—1955 гг. — главный маршал авиации А.А. Новиков

1955—1962 гг. — маршал авиации В.А. Судец

1962—1969 гг. — маршал авиации Ф.А. Агальцов

1969—1980 гг. — генерал-лейтенант авиации В.В. Решетников

1988—1990 гг. — генерал-полковник авиации П.С. Дейнекин

1990—1997 гг. — генерал-полковник авиации И.М. Калугин.

В 1980—1988 гг. Управление ДА ВВС было ликвидировано, вместо него создали воздушные армии стратегического назначения.

Маршалы авиации

Агальцов Ф.А. (1900—1980) — командующий дальней авиацией.

Астахов Ф.А. (1892—1966) — начальник главного управления ГВФ — заместитель командующего Авиацией дальнего действия.

Борзов И.И. (1915—1974) — командующий авиацией ВМФ.

Бугаев Б.П. (1923) — министр гражданской авиации СССР.

Вершинин К.А. (1900—1973) — главнокомандующий ВВС.

Волков А.Н. (1929) — министр гражданской авиации СССР.

Ворожейкин Г.А. (1895—1974) — 1-й заместитель командующего ВВС.

Голованов А.Е. (1904—1975) — командующий авиацией дальнего действия.

Ефимов А.Н. (1923) — 1-й заместитель главнокомандующего ВВС.

Жаворонков С.Ф. (1899—1967) — командующий авиацией ВМФ.

Жигарев П.Ф. (1900—1963) — главнокомандующий ВВС

Зимин Г.В. (1912—1997) — начальник Военной командной Академии ПВО.

Кирсанов П.С. (1919—1991) — член Военного совета войск Дальнего Востока.

Кожедуб И.Н. (1920—1991) — военный инспектор-советник группы генеральных инспекторов МО СССР.

Колдунов А.И. (1923—1992) — главнокомандующий войск ПВО страны (с 1984 года — главный маршал авиации).

Константинов А.У. (1923) — командующий войсками Московского округа ПВО.

Красовский С.А. (1897—1983) — начальник Военно-воздушной академии.

Кутахов П.С. (1914—1984) — главнокомандующий ВВС (с 1972 г. главный маршал авиации).

Логинов Е.Ф. (1907—1970) — министр гражданской авиации СССР.

Новиков А.А. (1900—1976) — командующий ВВС (с 1944 г. — главный маршал авиации).

Покрышкин А.И. (1913—1985) — председатель ЦК ДОСААФ СССР.

Пстыго И.И. (1918) — заместитель главнокомандующего ВВС.

Руденко С.И. (1904—1990) — командующий дальней авиацией.

Савицкий Е.Я. (1910—1990) — командующий авиацией ПВО.

Силантьев А.П. (1918—1996) — начальник главного штаба, 1-й заместитель главкома ВВС.

Скоморохов Н.М. (1920—1994) — начальник Военно-воздушной академии.

Скориков Г.П. (1920—2002) — начальник главного штаба, 1-й заместитель главкома ВВС.

Скрипко Н.С. (1902—1987) — заместитель командующего АДД.

Судец В.А. (1904—1981) — командующий АДД.

Фалалеев Ф.Я. (1899—1955) — 2-й заместитель командующего ВВС.

Худяков С.А. (1901—1950) — командующий 12-й воздушной армией.

Шапошников Е.И. (1942) — министр обороны СССР.

**Организационная структура ВВС СССР
(По состоянию на 1989 год)**

**1-я воздушная армия
Дальневосточный военный округ (Хабаровск)**

20-я истребительная авиадивизия

40-я истребительная авиадивизия

— 41-й истребительный АП

33-я авиадивизия истребителей-бомбардировщиков (Переяславка)

— 300-й АП истребителей-бомбардировщиков;

— 302-й АП истребителей-бомбардировщиков.

303-я Смоленская Краснознаменная авиадивизия истребителей-бомбардировщиков (Уссурийск)

— 18-й гвардейский Витебский Дважды Краснознаменный ордена Суворова АП истребителей-бомбардировщиков (Галенки)

— 224-й АП истребителей-бомбардировщиков (Озерная Падь)

— 523-й Оршанский Краснознаменный орденов Суворова, Кутузова, Александра Невского АП истребителей-бомбардировщиков (Воздвиженка)

Отдельные полки:

26-й гвардейский АП истребителей-бомбардировщиков (10-й участок).

229-й АП истребителей-бомбардировщиков (Бирофельд).

293-й АП истребителей-бомбардировщиков (Возжаевка).

277-й бомбардировочный Млавский Краснознаменный АП (Хурба).

387-й штурмовой АП (Черниговка).

799-й отдельный разведывательный АП (Варфоломеевка).

257-й отдельный смешанный АП (Хабаровск).

**4-я воздушная армия Резерва Главного
Командования оперативного назначения
Северная Группа Войск (Легница)**

132-й бомбардировочная Севастопольская Краснознаменная авиадивизия (Черняховск)

— 4-й гвардейский бомбардировочный Новгородский АП (Черняховск)

- 63-й бомбардировочный Керченский АП (Черняховск)
- 668-й бомбардировочный АП (Тукумс)

149-я бомбардировочная авиадивизия (Шпротава)

- 3-й бомбардировочный АП (Кшива)
- 42-й бомбардировочный АП (Жагань)
- 89-й бомбардировочный АП (Шпротава)

239-я истребительная Барановичская Краснознаменная авиадивизия (Ключево)

- 159-й гвардейский истребительный Краснознаменный АП (Ключево)
- 582-й истребительный АП (Хойна)
- 871-й истребительный Померанский Краснознаменный АП (Колобжег)

Отдельные полки:

- 151-й АП радиоэлектронной борьбы (Бжег)
- 164-й отдельный гвардейский Керченский Краснознаменный АП (Бжег)
- 55-й отдельный вертолетный полк (Бжег)

**5-я воздушная армия
Одесский военный округ (Одесса)**

119-я истребительная авиадивизия (Тирасполь)

- 86-й гвардейский истребительный Барановичский Краснознаменный ордена Суворова АП (Маркулешты)
- 161-й истребительный ордена Суворова АП (Лиманское)
- 684-й гвардейский истребительный АП (Тирасполь)

Отдельные полки:

- 190-й истребительный АП (Канатово)
- 642-й гвардейский АП истребителей-бомбардировщиков (Мартыновка)
- 827-й отдельный разведывательный АП (Лиманское)

**14-я воздушная армия
Прикарпатский военный округ (Львов)**

289-я бомбардировочная Никопольская Краснознаменная авиадивизия (Луцк)

- 69-й бомбардировочный АП (Овруч)
- 314-й бомбардировочный АП (Черляны)
- 806-й бомбардировочный АП (Луцк)

Истребительная авиадивизия (Ивано-Франковск)

— 92-й истребительный АП (Мукачево)

— 145-й истребительный АП (Ивано-Франковск)

Отдельные полки:

48-й отдельный гвардейский разведывательный Нижнеднепровский ордена Суворова АП (Коломыя).

452-й отдельный штурмовой АП (Чертков).

15-я воздушная армия

Прибалтийский военный округ (Рига)

39-я авиадивизия истребителей-бомбардировщиков (Лиелварде)

— 53-й гвардейский Сталинградский орденов Ленина и Александра Невского АП истребителей-бомбардировщиков (Шяуляй)

— 321-й АП истребителей-бомбардировщиков (Сууркюль)

— 372-й АП истребителей-бомбардировщиков (Даугавпилс)

— 899-й АП истребителей-бомбардировщиков (Лиелварде)

Отдельные полки:

655-й истребительный АП (Пярну)

886-й отдельный разведывательный АП (Екабпилс)

16-я воздушная армия

Группа Советских Войск в Германии (Вюнсдорф)

6-я гвардейская истребительная Донская Сегедская Краснознаменная ордена Суворова авиадивизия (Мерзебург)

— 31-й гвардейский истребительный Никопольский Краснознаменный ордена Суворова АП (Фалькенберг)

— 85-й гвардейский истребительный Севастопольский Краснознаменный ордена Богдана Хмельницкого АП (Мерзебург)

— 968-й истребительный Севастопольский Краснознаменный ордена Суворова АП (Кобиц)

16-я гвардейская истребительная Свирская Краснознаменная авиадивизия (Дамгартен)

— 33-й истребительный АП (Виттшток)

— 773-й истребительный АП (Дамгартен)

— 787-й истребительный АП (Эберсвальде)

126-я истребительная Краснознаменная авиадивизия
(Цербст)

— 35-й истребительный АП (Цербст)

— 73-й гвардейский истребительный Сталинградско-Венский Краснознаменный ордена Богдана Хмельницкого АП (Кетен)

— 833-й истребительный АП (Альтес-Лагер)

105-я авиадивизия истребителей-бомбардировщиков (Гроссенхайн)

— 296-й АП истребителей-бомбардировщиков (Гроссенхайн)

— 559-й АП истребителей-бомбардировщиков (Фюрстервальде)

— 497-й АП истребителей-бомбардировщиков (Бранд)

125-я Краснознаменная авиадивизия истребителей-бомбардировщиков (Рехлин)

— 19-й гвардейский АП истребителей-бомбардировщиков (Лерц)

— 20-й гвардейский АП истребителей-бомбардировщиков (Гросс-Дельн)

— 730-й АП истребителей-бомбардировщиков (Нейруппин)

Отдельные полки:

357-й отдельный штурмовой АП (Брандис)

368-й отдельный штурмовой АП (Тутов)

11-й отдельный разведывательный Витебский Краснознаменный ордена Кутузова АП (Вельцов)

931-й отдельный гвардейский разведывательный АП (Вернойхен)

226-й смешанный АП (Шперенберг)

239-й гвардейский вертолетный Белгородский Краснознаменный полк (Ораниенбург)

17-я воздушная армия **Киевский военный округ (Киев)**

Черниговское высшее военно-авиационное училище летчиков:

— 105-й учебный АП

— 702-й учебный АП

— 703-й учебный АП

Луганское высшее авиационное училище штурманов:

— 130-й учебный АП

— 288-й учебный АП

23-я воздушная армия Забайкальский военный округ (Чита)

30-я авиадивизия истребителей-бомбардировщиков (Степь)

— 58-й АП истребителей-бомбардировщиков (Степь)

— 189-й гвардейский Брестский ордена Суворова АП
(Борзя-2)

246-я истребительная авиадивизия

— 43-й Севастопольский Краснознаменный ордена Суво-
рова АП (Чойбалсан)

— 266-й АП истребителей-бомбардировщиков (Налайха)

Отдельные полки:

120-й истребительный АП (Домна)

101-й отдельный разведывательный АП (Чиндант –2)

125-й отдельный разведывательный АП (Домна)

193-й гвардейский отдельный разведывательный Львов-
ский Краснознаменный ордена Кутузова АП (Уккурей)

68-й отдельный вертолетный полк (Налайха)

24-я воздушная армия Резерва Главного Командования оперативного назначения (Винница)

32-я бомбардировочная авиадивизия (Староконстантинов)

— 7-й бомбардировочный АП (Староконстантинов)

— 727-й бомбардировочный АП (Канатово)

— 953-й бомбардировочный Витебский орденов Суворова
и Кутузова АП (Бобровичи)

56-я бомбардировочная авиадивизия (Черляны)

— 230-й бомбардировочный АП (Черляны)

— 947-й бомбардировочный Севастопольский АП (Дубно)

138-я истребительная авиадивизия (Миргород)

— 168-й истребительный АП (Староконстантинов)

— 831-й истребительный Галацкий ордена Кутузова АП
(Миргород)

Отдельные полки:

118-й АП радиоэлектронной борьбы (Чертков)

511-й отдельный разведывательный Ясский АП (Буялик)

456-й гвардейский смешанный Сталинградский Краснознаменный АП (Винница)

Московский военный округ (Москва)

9-я истребительная авиадивизия (Кубинка)

— 32-й гвардейский истребительный Виленский орденов Ленина и Кутузова АП (Шаталово)

— 234-й гвардейский истребительный Проскуровский Краснознаменный орденов Кутузова и Александра Невского АП (Кубинка)

— 274-й АП истребителей-бомбардировщиков (Мигалово)

Отдельный полк:

47-й отдельный гвардейский разведывательный Борисовский Краснознаменный ордена Суворова АП (Шаталово)

26-я воздушная армия Белорусский военный округ (Минск)

1-я гвардейская бомбардировочная Сталинградская ордена Ленина Дважды Краснознаменная орденов Суворова и Кутузова авиадивизия (Лида)

— 116-й гвардейский бомбардировочный Радомский Краснознаменный АП (с 1989 г.) (Рось)

— 305-й бомбардировочный АП (Поставы)

— 911-й АП истребителей-бомбардировщиков (до 1989 года) (Лида)

95-я истребительная авиадивизия (Щучин)

— 927-й истребительный Кенигсбергский Краснознаменный ордена Александра Невского АП (Береза)

— 968-й истребительный АП (до 1989 года) — Рось

— 979-й истребительный Волковысский Краснознаменный ордена Суворова АП (Щучин)

Отдельные полки:

206-й штурмовой АП (Пружаны)

378-й штурмовой АП (Поставы)

379-й штурмовой АП (Кобрин)

10-й отдельный разведывательный Московско-Кенигсбергский Краснознаменный ордена Суворова АП (Щучин)

- 50-й смешанный АП (Мачулищи)
- 65-й отдельный вертолетный полк (Кобрин)

30-я воздушная армия Резерва Главного Командования (Иркутск)

- 73-я тяжелая бомбардировочная авиадивизия (Украинка)**
 - 40-й гвардейский тяжелый бомбардировочный Тернопольский ордена Кутузова АП (Украинка)
 - 79-й гвардейский тяжелый бомбардировочный АП (Украинка)
- 79-я тяжелая бомбардировочная авиадивизия (Долон)**
 - 1223-й тяжелый бомбардировочный АП (Долон)
 - 1226-й тяжелый бомбардировочный АП (Долон)
- 21-я бомбардировочная авиадивизия —**
 - 2-й гвардейский бомбардировочный Оршанский Краснознаменный ордена Суворова АП (Джида)
 - 21-й бомбардировочный Витебский Краснознаменный ордена Кутузова АП (Бада)
 - 733-й бомбардировочный АП (Домна)

34-я воздушная армия Закавказский военный округ (Тбилиси)

- 36-я бомбардировочная авиадивизия (Б. Шираки)**
 - 34-й бомбардировочный АП (Кировобад)
 - 143-й бомбардировочный АП (Капитнари)
 - 976-й бомбардировочный Инстербургский АП (Курдамир)
- 283-я истребительная Камышинская Краснознаменная ордена Суворова авиадивизия**
 - 176-й истребительный Берлинский Краснознаменный АП (Цхакая)
 - 841-й гвардейский истребительный АП (Мериа)
 - 982-й истребительный АП (Вазиани)
- Отдельные полки:**
 - 80-й отдельный штурмовой АП (Ситал-Чай)
 - 313-й отдельный разведывательный АП (Вазиани)
 - 882-й отдельный разведывательный АП (Далляр)
 - 325-й отдельный транспортный вертолетный полк (Целукидзе)
 - 793-й отдельный транспортный вертолетный полк (Телави)

36-я воздушная армия Южная Группа Войск

11-я гвардейская истребительная Днепропетровская Краснознаменная ордена Богдана Хмельницкого авиадивизия

- 5-й гвардейский истребительный Берлинский Краснознаменный ордена Богдана Хмельницкого АП (Шарменек)
- 14-й гвардейский истребительный Ленинградский Краснознаменный ордена Суворова АП (Кишкунлацхаза)
- 515-й истребительный Померанский ордена Богдана Хмельницкого АП (Текель)

Отдельные полки:

- 44-й бомбардировочный АП (Дебрецен)
- 190-й АП истребителей-бомбардировщиков (Дебрецен)
- 328-й отдельный гвардейский разведывательный АП (Кунмадараш)

37-я воздушная армия Резерва Главного Командования стратегического назначения (Москва)

106-я тяжелая бомбардировочная авиадивизия имени 60-летия СССР (Узин)

- 182-й гвардейский тяжелый бомбардировочный АП (Моздок)
- 1006-й тяжелый бомбардировочный АП (Узин)
- 409-й АП заправщиков (Узин)
- тяжелая бомбардировочная авиадивизия (Энгельс)
- 1096-й тяжелый бомбардировочный АП (Энгельс)
- 1230-й АП заправщиков (Энгельс)

46-я воздушная армия Резерва Главного Командования (Смоленск)

13-я гвардейская тяжелая бомбардировочная Днепропетровско-Будапештская ордена Суворова авиадивизия (Полтава)

- 184-й гвардейский тяжелый бомбардировочный Полтавско-Берлинский ордена Ленина Краснознаменный АП (Прилуки)
- 185-й гвардейский тяжелый бомбардировочный Кировоградско-Будапештский АП (Полтава)
- 260-й тяжелый бомбардировочный АП (Стрый)

15-я гвардейская тяжелая бомбардировочная Гомельская авиадивизия

— 251-й гвардейский тяжелый бомбардировочный АП (Белая Церковь)

— 341-й тяжелый бомбардировочный АП (Озерный)

— 199-й отдельный гвардейский дальний разведывательный Брестский АП (Нежин)

22-я гвардейская тяжелая бомбардировочная Донбасская Краснознаменная авиадивизия (Бобруйск)

— 121-й гвардейский тяжелый бомбардировочный Севастопольский Краснознаменный АП (Мачулищи)

— 203-й гвардейский тяжелый бомбардировочный Орловский АП (Барановичи)

— 200-й отдельный гвардейский дальний разведывательный Брестский Краснознаменный АП (Зябровка)

326-я тяжелая бомбардировочная Тернопольская ордена Кутузова авиадивизия (Тарту)

— 132-й тяжелый бомбардировочный АП (Тарту)

— 402-й тяжелый бомбардировочный АП (Орша)

— 840-й тяжелый бомбардировочный АП (Сольцы)

73-я воздушная армия

Туркестанский военный округ

24-я авиадивизия истребителей-бомбардировщиков —

— 129-й АП истребителей-бомбардировщиков (Талды-Курган)

— 134-й АП истребителей-бомбардировщиков (Жангиз-Тобе)

34-я авиадивизия истребителей-бомбардировщиков (Чирчик)

— 136-й АП истребителей-бомбардировщиков (Чирчик)

— 156-й Эльбингский АП истребителей-бомбардировщиков (Мары-2).

— 217-й АП истребителей-бомбардировщиков (Кзыл-Арват)

Отдельные полки:

149-й гвардейский бомбардировочный Краснознаменный АП (Николаевка)

735-й бомбардировочный АП (Ханабад)

115-й гвардейский истребительный Оршанский орденов Кутузова и Александра Невского АП (Кокайды)

905-й истребительный АП (Талды-Курган)
39-й отдельный разведывательный Никопольский ордена
Александра Невского АП (Балхаш)
87-й отдельный разведывательный АП (Карши)

**76-я воздушная армия
Ленинградский военный округ (Ленинград)**

67-й бомбардировочный АП (Сиверский)
722-й бомбардировочный АП (Смуравьево)
98-й гвардейский разведывательный АП (Мончегорск)

Военно-транспортная авиация

3-я гвардейская военно-транспортная Смоленская орденов
Суворова и Кутузова АД (Витебск)
6-я военно-транспортная АД (Мелитополь)
7-я военно-транспортная АД (Кривой Рог)
12-я военно-транспортная Мгинская Краснознаменная АД
(Мигалово)
18-я гвардейская военно-транспортная Таганрогская Красно-
знаменная орденов Суворова и Кутузова АД (Шяуляй)

Части центрального подчинения

4-й центр боевой подготовки и переучивания летного состава
ВВС (Липецк)
— 91-й исследовательский АП;
— 455-й инструкторско-испытательный смешанный АП;
— 760-й инструкторско-испытательный смешанный АП.
1080-й учебный авиационный центр (Борисоглебск)

СОДЕРЖАНИЕ

Предисловие	3
Часть 1. СТАЛИНСКАЯ ЭРА	12
Глава 1. От горячей войны к холодной	12
Глава 2. «Есть человек — есть проблема...»	53
Глава 3. Перевооружение	62
Глава 4. Тактика	100
Глава 5. И снова в бой	115
Часть 2. ЗАЧАРОВАННЫЙ РАКЕТАМИ	138
Глава 1. Ракетная эра	138
Глава 2. Люди	172
Глава 3. Техника	178
Глава 4. Тактика	214
Глава 5. Горячее небо холодной войны	226
Часть 3. ЭПОХА БРЕЖНЕВА	239
Глава 1. Паритет и немного больше	239
Глава 2. Люди	295
Глава 3. Техника	299
Глава 4. Тактика	360
Глава 5. Долги наши тяжкие	386
Часть 4. ЗАКАТ	437
Глава 1. Над пропастью	437
Глава 2. Как один студент толпу маршалов в отставку отправил	457
Глава 3. Летающие осколки империи	465
Эпилог. «ДЕЛИТЬ БУДЕМ ПО-БРАТСКИ...»	484
Приложение 1. Катастрофы	490
Приложение 2. Авиационные дивизии РККА 1941—1945 годов	499
Приложение 3. Главкомандующие военно-воздушными силами вооруженных сил СССР	529
Организационная структура ВВС СССР (По состоянию на 1989 год)	532

Издательство «Харвест»

опубликовало в сериях военно–исторической литературы под общей редакцией **А.Е. Тараса** следующие книги авиационной тематики:

- Реактивные самолеты Люфтваффе (А.А. Запольскис), 1999. — 416 с.
- История авиационного вооружения (А.Б. Широкоград), 1999. — 560 с.
- Чертова дюжина асов Люфтваффе (Сборник), 2000. — 464 с.
- Дирижабли на войне (В.А. Обухович, С.П. Кульбака), 2000. — 496 с.
- Энциклопедия современной военной авиации (В.П. Морозов, В.А. Обухович, С.И. Сидоренко, А.Б. Широкоград), 2001. — 720 с.
- Крылья возмездия: Краткая история ВВС Израиля (М.А. Жиров), 2001. — 400 с.
- Сталинские соколы: Анализ действий советской авиации в 1941—1945 гг. (В. Швабедиссен), 2001. — 528 с.
- Странные летающие объекты (И.Г. Дроговоз), 2002. — 384 с.
- Воздушный щит Страны Советов (И.Г. Дроговоз), 2002. — 544 с.

*Изданные книги можно заказать
наложенным платежом по почте:*

**Адрес: АСТ — книги по почте,
а/я–140, Москва 107140
Телефон для справок (095) 784–00–00**

Авторы книг военно–исторической тематики могут обращаться со своими предложениями по адресу:
А.Е. Тарас, а/я–137, Минск–131, Беларусь

Научно-популярное издание

ДРОГОВОЗ ИГОРЬ ГРИГОРЬЕВИЧ

ВОЗДУШНЫЙ ЩИТ СТРАНЫ СОВЕТОВ

Оригинал-макет *Г. А. Гурбо*

Ответственный за выпуск *В. Н. Волкова*

Подписано в печать с готовых диапозитивов 20.03.03.
Формат 84x108¹/₃₂. Бумага типографская. Печать офсетная.
Усл. печ. л. 28,56. Тираж 5100 экз. Заказ 1616.

ООО «Харвест». Лицензия ЛВ № 32 от 27.08.02.
220013, Минск, ул. Кульман, д. 1, кор. 3, эт. 4, к. 42.

Республиканское унитарное предприятие
«Минская фабрика цветной печати».
220024, Минск, ул. Корженевского, 20.

**ВОЕННО-ИСТОРИЧЕСКАЯ
БИБЛИОТЕКА**

ВОЗДУШНЫЙ ЩИТ СТРАНЫ СОВЕТОВ

Военно-воздушные силы СССР не имели себе равных по количеству боевых самолетов, ибо «воздушный щит» должен был надежно прикрывать «танковый меч» и «большой флот» Страны Советов. За 46 послевоенных лет советская авиация прошла путь от фанерных поршневых самолетов военной поры до сверхзвуковых машин четвертого поколения, сражалась в небе Кореи, Египта и Афганистана. В течение этого периода история советских ВВС обросла многочисленными мифами и легендами, имеющими мало общего с реальными событиями.

Данная книга является логическим продолжением работы «Танковый меч Страны Советов». Она представляет собой подлинную, а не парадную версию истории эволюции самой многочисленной военной авиации в мире, исчезнувшей вместе со страной, ее создавшей. Она основана на большом фактическом материале, имевшем ранее гриф «совершенно секретно», а также на свидетельствах очевидцев описываемых событий.

Книга рассчитана на широкий круг читателей.

ISBN 985-13-1390-4



9 789851 313903