

Виктор Ю. Марковский / Харьков

Архив Франка Розендаала



Ми-24В патрулируют кабульский аэропорт и городок советских специалистов

Планы развертывания советских войск при вводе в Афганистан предусматривали лишь размещение гарнизонов в городах, охрану дорог, предприятий и не предполагали масштабных боевых действий. Очевидно поэтому в ДРА направили незначительное число Ми-24: к началу 1980 г. в составе ОКСВ их насчитывалось всего 6*. В вертолетных частях "двадцатьчетверки" играли роль лидеров, используясь в основном для разведки и прикрытия высадки на занимаемые аэродромы. Так, ранним утром 1 января 1980 г. перед вылетом на Кандагар большой группы Ми-6 и Ми-8 с десантниками на единственном Ми-24А командир полка Владимир Бухарин первым прошел по маршруту, проложив путь остальным. В этот же день переборщенные из Ашхабада вертолеты штурмовали огневые точки у приграничного перевала Рабати-Мирза, расчищая дорогу колоннам, движущимся на Герат и Шиндад.

Необычайно холодная и снежная зима "заморозила" действия оппозиции. Так, в Кандагаре за весь январь душманы лишь однажды обстреляли подлетающий к аэродрому вертолет, а единственным боевым заданием было уничтожение угнанного из афганской части танка. На его поиск на Ми-24А вылетел сам Бухарин в сопровождении МиГ-17 советника командира местного истребительного полка П.П.Иванцова. Танк они обнаружили в узком горном проходе под нависавшим карнизом. Не очень рассчитывая на прямое попадание, Бухарин бомбовым ударом ФАБ-250 обрушил каменный козырек на добычу моджахедов. Тот вылет пришлось почти сутки согласовывать с Кабулом, но уже в конце января было получено разрешение на самостоятельное применение оружия.

Кремлевские стратеги, оценивая положение в ДРА, не отдавали себе от-

чета, что там уже идет, по сути, гражданская война. Ее очаговый характер, тактика моджахедов, использовавших засады и набеги, требовали быстрой реакции и точного ответа. В горах, где противник старался использовать господствующие высоты (кто выше, тот сильнее!), помощь авиации становилась первостепенной. Война обещала стать "вертолетной", и Ми-24 предстояло сказать в ней веское слово.

Уже в последних числах февраля ВТА начала спешную переброску двух эскадрилий Ми-24Д. В "Антей" загоняли по два вертолета со снятыми лопастями, стабилизатором и крылом, "осаживая" их на спущенных амортизаторах. Ми-24 разместили и на приграничных площадках в Приламирье и Туркмении для работы на севере ДРА. Каждый гарнизон в обязательном порядке оборудовался вертолетной площадкой, посадочные "пятячки" имели даже удаленные заставы и блокпосты. Такое решение, перенятое у американцев с их вьетнамским опытом, упрощало снабжение и связь, не в последнюю очередь позволяя рассчитывать на эвакуацию в крайнем случае. Базируясь в операциях на боевых площадках, вертолетчики могли получать задачи и целеуказания из первых рук, а быстрый "подскок" к месту удара делал его своевременным и эффективным. Успешным действиям вертолетчиков способствовал смешанный состав полков и отдельных эскадрилий. Плотное взаимодействие "пчелок" (как прозвали Ми-8) и боевых "крокодилов" обеспечивало достаточность сил для широкого круга задач.

В 40-й армии удалось успешно решить очень сложный для советских Вооруженных Сил вопрос включения авиационных частей в состав общевойсковых соединений. Предпринятая незадолго до этого попытка реализовать подобную структуру дома, сведя вертолетные части в армейскую авиацию (АА) и передав

ее в подчинение общевойсковому командованию для лучшего взаимодействия, особого успеха не имела. В Афганистане командующий авиацией имел "свой голос" в руководстве армии, задания в интересах подразделений сухопутных войск проходили через его штаб, отдававший конкретные распоряжения авиаторам.

С весны 1980 г. поджарые пятнистые силуэты Ми-24 все чаще стали появляться в афганском небе, став вскоре настоящим символом этой войны. Атаки "двадцатьчетверок", летавших "ближе, ниже и медленнее всех", давали многобольшую результативность, чем удары сверхзвуковых машин ИА и ИБА, мгновенно пронесившихся над целью и без особого уважения прозванных "свистками". После первых стычек и потерь вертолетчики начали выполнять задания минимум парой, страхуя друг друга на случай вынужденной посадки. Основной тактической единицей стало звено (4 машины) или восьмерка, дававшие должную эффективность удара в изобилующей естественными укрытиями местности. При встрече с огрызающимся и неплохо вооруженным врагом звено позволяло реализовать большинство тактических приемов: атаку с круга, заимствованную у штурмовиков Отечественной войны; "поточную" обработку цели строем уступа с последовательным доворотом ведомых на цель; налет "ромашкой", включавший роспуск группы на подходе и чередующиеся удары с разных сторон с минимальными "зазорами"; противозенитные "ножницы" с "раскачкой" по высоте (курсу), когда верхняя пара прикрывала атакующую. Основной упор делался на внезапность, непрерывность

* Кроме этих машин, имелось около 20 Ми-24А и Ми-25 в ВВС ДРА. Об их применении в 1978-1979 гг. читайте в статье В.И.Аблазова "Между революцией и войной", "АиВ", №3'96. (прим ред.)

Продолжение. Начало в «АХ» №3'94, «АиВ» №№1, 3, 4, 5'95, 1'96.



огневого воздействия и взаимное прикрытие. Плотность удара доводили до предела: бывало, что ракеты ведомого свистели по бокам не успевшего отвернуть с боевого курса ведущего. Не меньшее значение имели гибкость тактики и ее совершенствование - шаблон тут же наказывался, даже при повторном полете по тому же маршруту можно было наткнуться на засаду. Поэтому, чтобы не попасть под одну очередь и успеть среагировать, уклонившись или подавив огневую точку, при следовании к цели или патрулировании интервал между машинами держали увеличенным до 1200-1500 м.

В учебе экипажей Ми-24 боевое маневрирование занимало должное место, что позволило изобретать новые приемы и маневры, во многом выходя за пределы предусмотренного. Неплохо подготовленные летчики, помимо привычных виражей, боевых и форсированных разворотов, практиковали подкрадывание и выполнение для удара подскока горки с перегрузкой до 3g, выход из атаки с крутым кабрированием до 50° и крутым разворотом в верхней точке, где машина валится в крен за 90°, моментально оказываясь на обратном курсе, лицом к противнику для повторной атаки.

Высокие скоростные характеристики Ми-24 были достигнуты ценой увеличения нагрузки на несущий винт в полтора раза по сравнению с "восьмеркой". В повседневных экстремальных условиях (жара, высокогорье, повышенная запыленность) это существенно сказывалось на управлении. Мало того, привычные навыки пилотирования зачастую оказывались даже вредными и могли привести к аварии. На взлете и посадке при пережателем винте резкое движение ручкой вызывало просадку, машину пытались удержать дачей "шаг-газа", приемистости ослабевших двигателей не хватало, и вертолет валился к земле. На малых скоростях на горке или у земли, попадая в частые приземные ветры, Ми-24 начинал вести себя непривычно. Управляемости по курсу оказывалось недостаточно, реактивный момент несущего винта тянул машину в самопроизвольный левый разворот и мог свалить в вертолетный штопор. При энергичных маневрах с перегрузкой на больших скоростях и углах атаки, из-за срыва потока с лопастей Ми-24 задирались нос, переходя в "подхват" - кабрирование с неподчинением управлению, после чего резко проваливался. Дело не раз заканчивалось грубой посадкой на законцовки крыла и блоки. Избежать "подхвата" можно было строгим соблюдением ограничений, но в бою летать "пониже да потише" не приходилось. В "подхвате" и при энергичном выводе из пикирования случались удары лопастей о хвостовую балку. Так, в августе 1980 г. после штурмовки каравана "двадцатьчетверки" комэска Козового и его зама Алаторцева вернулись с посеченными лопастями хвоста. Этот случай имел трагические последствия: пойдя в контрольный облет после ремонта, м-р Козовой попал под огонь ДШК, руле-

В.П.Максименко



Выгрузка Ми-24 из "Антея"

вой винт с отстреленной лопастью пошел вразнос, поврежденная хвостовая балка разрушилась, и неуправляемая машина рухнула, похоронив весь экипаж.

На выходе из пикирования с углом 20° и при скорости 250 км/ч просадка Ми-24 достигала 200 м. При пикировании на малых высотах и крайних режимах, когда ошибка летчика уже не могла быть исправлена, важнейшее значение приобрели энергичность и скоординированность маневра (бытовала шутка, что это "так же просто, как ходить по канату"). Полку из Кундуза наука стоила 6 Ми-24Д, потерянных за первый год, большей частью, по небоевым причинам: разбитых в горах из-за тумана и неожиданных воздушных потоков, подломленных при посадке на склонах и в теснинах.

Запрещенные маневры "авиахулиганы" продемонстрировали побывавшему в апреле 1980 г. в Афганистане Генеральному конструктору милевского ОКБ М.Н.Тищенко. Увидев виртуозный пилотаж с очень крутым кабрированием, лихими штопорными спиралями и даже невозможной "бочкой" (ее на Ми-8 выполнил м-р В.Харитонов), пораженный Генеральный не мог сдержаться: "Теперь я и сам не знаю, как летают вертолеты!". Впечатления от визита не замедлили сказаться: уже летом 1980 г. начались доработки Ми-24, включающие перерегулировку заводскими бригадами топливной автоматики двигателей, призванную уменьшить падение мощности в разреженном жарком воздухе, и установку пылезащитных устройств (ПЗУ). На "особый период" подняли допустимую температуру газов перед турбиной, предпочитая возможность прожара недобор мощности. "Заглушки" ПЗУ, отсеивавшие песок и пыль на входе в двигатели, очищали воздух на 70-75%, снижая износ лопаток компрессора в 2,5-3 раза. Ми-24 оборудовались ими даже прежде "восьмерок", хотя боевым вертолетам и

меньше приходилось работать с неподготовленных площадок. Дело в том, что установленные на Ми-24Д двигатели ТВ3-117 на малом газу на земле имели более высокие обороты, энергичнее засасывали песок и нуждались в защите в первую очередь. С 1981 г. в Афганистан начали поступать Ми-24В, оснащенные новыми высотными двигателями ТВ3-117В, которые имели на 15-20% большую мощность в условиях жаркого высокогорья. При ремонтах этими двигателями стали оборудовать и Ми-24Д.

Уже к концу 1980 г. вертолетную группировку 40-й армии усилили вдвое, доведя ее до 200 машин. Основными в боевой работе стали плановые удары и вылеты по вызову в ходе операций. АА выполняла 33% всей "работы" по графику, зато в непосредственной авиаподдержке ее доля составляла 75%. К этому времени оформились три типа операций наземных войск: армейская, частная и реализация, проводившиеся, соответственно, силами дивизии, бригады и батальона при обязательной поддержке вертолетами. Ми-24, используя богатый бортовой арсенал, выступали в них мощным ударным "кулаком". При смешанном ракетно-бомбовом вооружении практиковалось комплексное проведение БШУ: с дистанции 1200-1500 м летчик пускал НАР, а на подлете открывал огонь из пулемета, давая оператору возможность прицельно сбросить бомбы. Точный удар с малых высот наносили на высокой скорости, выставляя взрыватели на бомбах со "штурмовым" замедлением до 32 с, чтобы уйти от собственных осколков. Хотя ведомым это и не всегда удавалось: летом 1985 г. в Газни вернулся Ми-24, имевший 18 осколков от бомб ведущего. На пределе боевой нагрузки на Ми-24 подвешивали до 10 "соток", используя многозамковые бомбодержатели МБД2-67у. Точность

В.П.Максименко



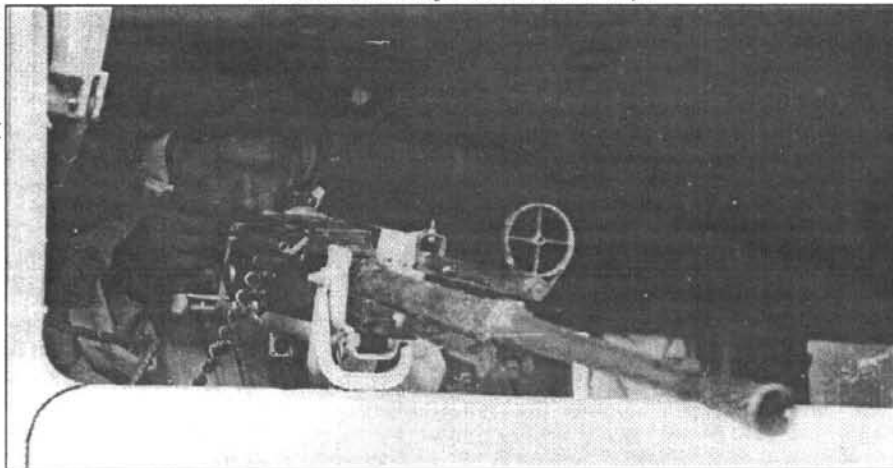
Афганцы практически не использовали ПТУР и снимали комплекс "Радуга-Ф" со своих Ми-35

Д.Г.Евсютин



Боекомплект пулемета ЯкБ-12,7

Д.Г.Евсютин



Борттехник Г.П.Кычаков у пулемета ПКТ, установленного на нижней створке двери грузового отсека Ми-24

залпового сброса была невысока, но давала возможность накрывать площадные цели типа лагерей моджахедов.

Открывая дорогу десанту, бомбами прошибали толстые стены дувалов, хороня под обломками вражеских стрелков. Другим средством борьбы с ними стали подвесные контейнеры УПК-23-250 с пушками ГШ-23Л, снаряды которых имели

большую начальную скорость и прошивали глину стен насквозь, оказываясь куда эффективнее С-5. Бомбы крупного калибра (Ми-24 мог нести до четырех ФАБ-250 или двух ФАБ-500) были необходимы в борьбе с крепостями, сохранившимися во многих местах с незапамятных времен и служившими пристанищем моджахедам. Сложенные из камня

или глинобитные со стенами трехметровой толщины, эти сооружения прикрывали входы в селения, развилки дорог и "ласточкиными гнездами" нависали с неприступных скал, оставаясь неуязвимыми для С-5. В июне 1980 г. работа восьмерки Ми-24Д помогла взять "гору воров" Санги-Дуздан под Файзабадом, знаменитую тем, что в свое время с ней не смог справиться сам Александр Македонский. Изрытая норами и пещерами гора веками служила убежищем местным бандам и была превращена моджахедами в крупный лагерь. Пробивая дорогу штурмующим, по горе безостановочно работал "Град", а по ночам подключались вертолеты, выполнявшие рейс за рейсом. Чтобы взять побольше бомб, в кабине оставался один летчик. Все остальные подтаскивали и вешали фугаски.

В августе 1980 г. в боях, вероятно, впервые были использованы объемно-детонирующие авиабомбы, примененные с Ми-24Д для ликвидации засады в каменном мешке Файзабадского ущелья. Зная о проявившемся при испытаниях невысокой надежности подрыва распыленного ВВ, в окутавшее цель маслянистое облако для подстраховки тут же всадила ракеты ведомая пара. ОДАБ сбросили с большей, чем обычно, высоты (300 м), и все же ударная волна догнала вертолеты и чувствительно их тряхнула (как рассказывали летчики, "только зубы лягнули"). Претензии к ОДАБ оставались до конца войны, на их эффективности сказывались высота и скорость сброса, высокогорье и температура воздуха (по некоторым данным во фронтовой авиации срабатывали от 15 до 50% таких бомб). Их применение с вертолетов было эпизодическим, обычно вместе с зажигательными или фугасными бомбами. При успешном ударе ОДАБ были страшным оружием: на месте бомбардировки "в дым" разносило строения, а десантники находили лишь обожженные трупы, ослепших и оглохших раненых.

Для целеуказания, помимо сигнальных ракет и пулеметных трассеров (для обмана, впрочем, использовавшихся и

**Ми-24В на кабульском аэродроме**

моджахедами), применяли артиллерию и танковые пушки, пускавшие снаряд в сторону цели. Чтобы помочь авианаводчику, в примерном направлении с вертолета стреляли одиночной НАР, по разрыву ориентирующей которой тот уточнял положение цели. При непосредственной поддержке бомбардировку разрешалось выполнять не ближе 1500 м, пуск НАР - не ближе 500 м, а вести пулеметный огонь - 300 м. В бою же враг оказывался рядом, и вертолетчикам приходилось выбивать цели в паре десятков метров от своих.

Перед плановыми ударами летчики изучали местность по картам и данным фоторазведки. Для ориентировки на месте, отказавшись от непрактичной и неточной привязки по координатам, использовали "улитку" - разбивку участков карты-километровки на квадраты небольшого размера, порядка 600х600 м, пронумерованные по спирали. Выйдя по "улитке" в нужный квадрат, летчик получал положение цели с точностью до десятка метров и по указанным приметам отыскивал предмет атаки. В местах, где работать приходилось почти постоянно, обходились вовсе обрывком карты в наклеенном планшете с непосредственным районом штурмовки. Ударной группе мог придаваться Ми-8 целеуказания с наводчиком на борту, обычно из афганской контрразведки ХАД, помогавшим сориентироваться в населенном самом разным людям "муравейнике" зеленой зоны и отыскать нужный дом в кишлаке. Разведданные поступали от пленных, своих людей в селениях и бандах или просто покупались (хотя не раз получивший деньги информатор тут же шел к моджахедам, чтобы подзаработать и там, предупредив о налете). Ми-24 сопровождалась на задания парой "восьмерок" ПСС, которые вели также фотоконтроль результатов, а при штурмовке важной и защищенной цели проводили доразведку, оценивая возможные ответные действия. В марте 1982 г. силами эскадрильи предстояло уничтожить собравшихся в Асадабаде на сходку вожаков оппозиции. В образцово организованной операции звено Ми-24 от-

влекало противника, имитируя атаку в другом месте, еще одна группа блокировала квартал, где предстояло работать. Наводчик-афганец точно указал дом, на который и навалилась вся эскадрилья. По возвращении "союзник" сразу сбежал, не дожидаясь шумного скандала - уничтоженный дом принадлежал местному начальству, давним кровникам этого афганца, который воспользовался случаем отомстить. В другой раз в Кандагаре случился трагикомический случай: наводчик указал на дом внизу, тут же атакованный с ходу. Бедняга, не знавший русского языка, всего лишь хотел показать свое собственное жилище...

На точности поражения целей сказывались орографические* возмущения воздуха, приземные ветры, различные порывы и потоки, которые подхватывали бомбы и НАР, снося их от цели. Самым летчикам опыт подсказывал больше надеяться на меткий глаз и навык, чем на имеющиеся на Ми-24В автоматический прицел АСП-17В и баллистический вычислитель стрельбы и бомбометания ВСБ-24. Летчик-снайпер Николай Малышев секрет своих успехов раскрывал просто: "Попадать надо, а не целиться!". В Желалабаде был знаменит оператор Иван Маненок, отлично чувствующий вертолет и умевший, как никто, сбрасывать бомбы "на макушку" крепостей и в пулеметные гнезда. При штурме кишлаков ему удавалось с маневра укладывать бомбы плашмя точно под стену, добиваясь максимального фугасного действия. Прячась от ударов с воздуха, моджахеда оборудовали укрытия и огневые точки за каменными гребнями. Чтобы выбить их, бомбы "закатывали" туда с кабрирования, этим же методом атаквали цели, защищенные ПВО.

Некоторые Ми-24 вооружались крупнокалиберными НАР С-24 с мощной осколочно-фугасной 123-кг БЧ. Это позволяло поражать цели с дистанции более 2000 м, не попадая под огонь зенитчиков. Вертолетчики п-ка Горшкова с успехом произвели 50 пусков С-24. Но массовым оружием на Ми-24 они не стали, оказавшись доступными только наиболее

опытным экипажам: при пуске мощной ракеты пороховой дым накрывал почти весь вертолет, грозя помпажом.

В операциях, когда заранее были известны цели - огневые точки и укрепления, использовали ПТУР. Оператор мог с 1,5-2 км вогнать 35-кг ракету в амбразуру или устье пещеры, особый эффект при этом давали ракеты 9М120 с объемно-детонирующей БЧ, разносившей укрытия изнутри. При пуске по машинам душманских караванов "Штурм-В" давал точность поражения подвижных целей порядка 0,75-0,80 (летчики в докладах сетовали "на малое число подходящих объектов").

В ближнем бою с дистанции 800-1000 м в дело пускали мощный четырехствольный пулемет ЯкБ-12,7, который давал плотнейший точный ливень огня, способный разворотить дувал полуметровой толщины. В августе 1982 г. п/п-к Александров, встретив под Кандагаром караван, одной очередью разрубил пополам шедший впереди "командирский" автобус. Однако для работы на вертолете кинематика пулемета с вращающимся блоком стволов и электроприводы наводки оказались избыточно сложными. Установка страдала от пыли, грязи, перегрева, отказывала и система самоподтяга патронной ленты, подведенной со множеством перегибов. После 200-250 выстрелов ЯкБ начинал "плевать", часто его клинило, и расстрелять без отказа хотя бы 500 патронов считалось уже большой удачей. Рекомендованный разработчиками огонь короткими очередями не всегда был уместен в горячке боя. Поэтому штатный боекомплект в 1470 патронов урезали втрое, идя на это еще и из экономии веса. Сама концепция "летающей БМП" не оправдала себя: стрелков для ведения огня через бортовые блистеры брали крайне редко, экипажи не хотели воевать на "автобусе с автоматчиками", предпочитая сохранять "летучесть". Ми-24 был все же тяжеловат. Сиденья и броню в грузовом отсеке часто снимали, боевую нагрузку ограничивали парой

* От греческого "орос" - горы.

Архив А.Ю. Андриенко



Ми-24В заруливает на стоянку. На вертолете демонтирована оптическая система "Радуга-Ф" и узлы подвески ПТУР. Кабул, 1988 г.

блоков или бомб, достаточных для большинства заданий, а горючего заправляли не более 2/3 от объема баков. С полной загрузкой выполнялись только 16% вылетов - на "коротком плече" к месту атаки.

Охоту, официально именовавшуюся разведывательно-ударными действиями (РУД) и сводившуюся, в основном, к поиску и ликвидации караванов, вели парой или звеном Ми-24 (менее защищенные и вооруженные Ми-8 для рискованных самостоятельных рейдов выделялись реже, но могли их поддерживать). В указанном разведкой районе вертолеты разворачивались в пеленг под углом 15-20° и прочесывали местность на высоте 1500-1700 м, выдерживая дистанцию 600-800 м, что давало хороший обзор и свободу маневра. Обнаруженный караван останавливали предупредительным огнем и брали в кольцо до подхода досмотровой группы на Ми-8. Под тентами автомобилей все чаще встречались скрытые пулеметы, и вызывавшие подозрение конвои стали расстреливать с ходу, а десанту оставалось

собрать трофеи и уничтожить уцелевшие машины. Обычный вариант вооружения Ми-24 для РУД включал пару блоков, два ПТУР и 500-700 патронов к пулемету. В августе 1985 г. силами смешанной группы из звена Ми-24В и двух Ми-8МТ в одном рейде удалось уничтожить 5 ДШК и 2 крупнокалиберные ЗГУ, захватить целыми 4 пулемета и 3 ЗГУ.

По ночам, когда скрытый темнотой противник начинал чувствовать себя свободнее, поиск вдоль троп и дорог вели парами, для безопасности разойдясь по высоте на 80-100 м. Заметив фары или костры привала и получив подтверждение, что в этом районе нет своих, тут же атаковали. Все решал темп, не позволявший врагу раствориться во тьме. В направлении потухших огней с 2-3 км пускали специальные осветительные НАР С-5-О, "фиксировавшие" положение цели, затем развешивали на парашютах САБы, под которые вертолеты ныряли для удара (позднее боевой заход стали строить над "люстрами", оставаясь невидимыми с земли). Работа

по ночам требовала отменной выучки, но давала большой эффект: в апреле 1986 г. по сигналу разведпоста к кишлаку Гаркалай у Кандагара на перехват каравана вылетело звено Ми-24. После одного их захода, не выдержавшие ужаса ночной атаки моджахеды кинулись враспынную, без боя оставив подоспевшим бронегруппам 6 машин с оружием. В декабре того же года под Баграмом испытывались "ослепляющие" бомбы на основе ФОТАБ, вспышки которых в радиусе 30-50 м на несколько часов выводили противника из строя, лишая зрения.

Важнейшими задачами вертолетчиков являлись высадки десантов, которые приходилось проводить вблизи кишлаков, дорог и в узловых пунктах, облюбованных моджахедами. "Двадцатьчетверкам" в этих операциях отводилась роль тарана, бомбами и НАР расчищавшего путь Ми-8 и Ми-6. Группу транспортников, иногда насчитывавшую до 60 машин, на маршруте сопровождали 1-2 пары Ми-24, шедшие по бокам колонны с превышением 200-400 м и дер-

Д.Г.Евсютин



Оружейники у НАР С-24

С.А.Мельников



Идет снаряжение Ми-24 НАР С-8. Баграм, 1988 г.



жавшие "подопечных" под присмотром до самой посадки. Высадку предваряли удары артиллерии и самолетов, а сразу после них цели обрабатывали 1-2 звена Ми-24. С минимальным интервалом, не давая противнику опомниться, на расчищенный участок доставляли десант. Его прикрывали еще несколько пар вертолетов, которые кружили на высоте 1200-1800 м, выбивая уцелевшие огневые точки. Остававшееся на аэродроме дежурное звено находилось в готовности и при необходимости могло сменить отработавшие над полем боя Ми-24. Для прикрытия небольших высадок выделялось минимум звено вертолетов, одна пара которых подавляла ПВО, а другая барражировала выше, контролируя обстановку. В ноябре 1981 г. у Асадабада вдогон отходившим после десантирования вертолетам открыл огонь затаившийся пулеметчик. Замыкающий Ми-24 тут же с разворота дал по нему залп С-5С, начиненными тысячами стальных стрелок. Подсев, чтобы забрать оружие, экипаж получил нечастую возможность увидеть результат своей работы: превращенное в груды фарша тело стрелка, облепившее пулемет.

Архив В. А. Бондарева



Замена килевой балки. Газни, зима 1985-86 гг.

Грозный Ми-24 внушал должное уважение противнику. М-р Анатолий Волков* в мае 1983 г. под Тулуканом, израсходовав весь боекомплект, снова и снова продолжал имитировать атаки, разгоняя душманов видом валяющейся на них грохочущей хищной машины, и сумел спасти выбиравшуюся из "зеленки" десантную роту. "Мастера психических атак" прозвали "гордым соколом", а вертолетчикам предписано было впредь на крайний случай оставлять 25% боезапаса.

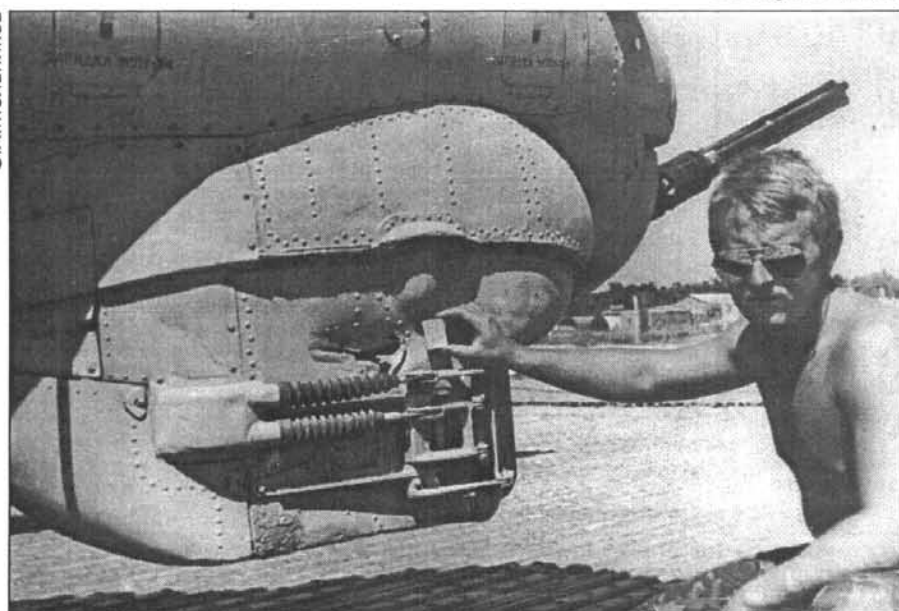
Архив Франка Розендаала



Обслуживание силовой установки

Еще одной важной задачей вертолетчиков с лета 1980 г. стала проводка автоколонн, занимавшая 15-17% всех вылетов. 40-й армии ежедневно требовались сотни тонн топлива, продовольствия и других грузов, машины с которыми подвергались постоянным нападениям. Чтобы защитить колонны, их сопровождали танки и БТР, в кузовах

* Волков налетал за "два Афгана" более 900 боевых часов и награжден четырьмя орденами Красной Звезды.



Поврежденный комплекс «Радуга Ф»



Ремонт законцовки лопасти. Справа бортехник ст. л-нт А.Ю.Матвеев. Кабул, октябрь 1987г.



В.П. Максименко



Боевые действия в районе аэродрома Баграм. Внизу слева, за строениями кишлака, виден разрыв бомбы. Декабрь 1988 г.

КаМАЗов монтировались скорострельные зенитки ЗУ-23, способные вести огонь почти вертикально по нависающим склонам, а вдоль дорог устроили многочисленные сторожевые посты.

Однако гораздо более эффективным оказалось прикрытие с воздуха. Патрулирование над колонной несколько пар Ми-24 вели посменно. Следуя "змейкой" на скорости 150-170 км/ч, вертолетчики просматривали местность на 2-3 км в стороны (дистанции возможного обстрела противника) и проводили разведку впереди по трассе на 5-8 км. Заметив засаду, ее старались атаковать с фланга, заходя вдоль дороги, чтобы не ударить по своим. С целью непрерывного сопровождения автомашин, тащившихся со скоростью 15-20 км/ч, вдоль трасс имелись посадочные площадки для дозаправки и пересменки. Участок от приграничного Термеза до перевала Саланг прикрывали Ми-24 из Кундуза, для которых оборудовали площадки в Хайратоне, Мазари-Шерифе, Ташкургане и Пули-Хумри. Далее колонны принимали вертолетчики Баграма, а вглубь страны проводили экипажи из Джелалабада, Газни и

др. авиабаз. И все же каждый год гибли тысячи машин, а профессия шофера была одной из самых рискованных. В апреле 1983 г. на подходе к Кандагару в долине реки Дори 180 грузовиков и сопровождавший их танковый батальон, оказавшийся под огнем из множества засад. На дороге, окруженной кишевшими "духами" дувалами и зарослями, вскоре горели 20 "наливников" и 6 бронемашин. Подошедшие Ми-24 впервые применили 80-мм НАР С-8, разрывы которых на земле приняли за пушечные залпы необычайной кучности и мощи. Колонну удалось довести до места, к радости и самих вертолетчиков: на аэродроме оставалось горючего едва на пару вылетов.

С-8 в 20-зарядных блоках Б-8В20 получили самую высокую оценку. БЧ массой 3,6 кг обладала внушительным фугасным действием, а "рубашка" давала множество 3-граммовых осколков, поражающих в радиусе 10-12 м. Новыми НАР стали заменять С-5, хотя те продолжали использовать до конца войны, несмотря на сетования летчиков, что они годны лишь "пятки духам щекотать" и при пуске "разлетаются тюльпаном". Залп С-5 все же был достаточно эффективен на открытой местности, сами ракеты просты и надежны, а снаряжение блоков занимало немного времени и сил, что являлось первоочередным доводом при 5-6 вылетах в смену. Не последней причиной была и необходимость выработать скопившиеся на складах неисчислимы запасы этих ракет. □

С.А. Мельников

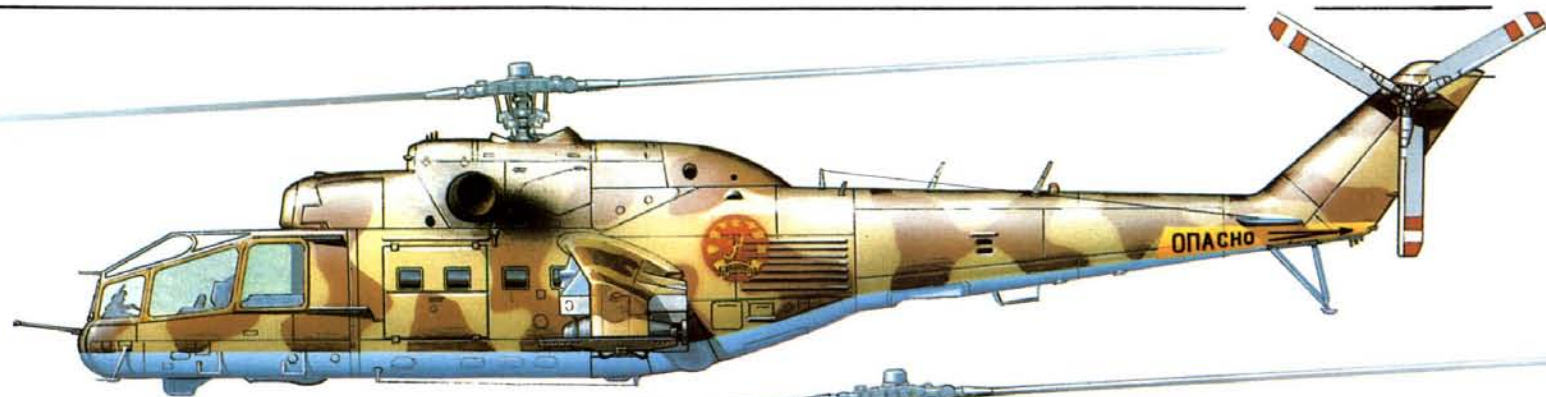


Ми-35 афганских ВВС стартует с кабульского аэродрома. Октябрь 1987 г.

Джелалабада, Газни и

Продолжение следует

Автор благодарит всех, кто откликнулся на его статьи, и предлагает участникам описываемых событий посылать свои воспоминания на его домашний адрес: 310096, Украина, Харьков-96, пр. Героев Сталинграда, 183, кв.107 или в редакцию. Они помогут при подготовке к печати книги о боевых действиях советской авиации в Афганистане.



Ми-24А командира
280-го ОВП п/п-ка В.Бухарина.
Кандагар, январь 1980 г.



Ми-24А из 373-го ТАП
афганских ВВС. Кабул,
июнь 1979 г.



Ми-24Д из 335-го ОБВП.
Кундуз, июль 1980 г.



Ми-24Д "ашхабадской"
эскадрильи. Шинданд,
февраль 1980 г.

Художник В.В.Миляченко