

# Жаркое небо Афганистана. Часть VIII.

## Вертолеты Ми-24

Ми-24В сопровождает колонну бронетехники в районе Кабула. Апрель 1987 г.

С приобретением опыта изменялась и тактика вертолечников. Избегая полуденного зноя, 3/4 всех вылетов проводили с утра. Чтобы застать душманов на открытом месте, первый удар старались нанести с восходом солнца, когда правоязычные мусульмане собирались на молитву. В группе распределяли боевую нагрузку и задачи: одни экипажи НАР и РБК выбивали ПВО и живую силу, другие фугасками уничтожали позиции и постройки. Часть бомб-"соток" сбрасывалась со взрывателями на минирование, чтобы их неожиданные взрывы, продолжавшие греметь еще сутки, мешали выбираться уцелевшим и разбирать завалы (впрочем, отмечались случаи, когда моджахеда руками проштрафившихся успевали обезвредить такие бомбы и перетаскивали их на дороги, используя, в свою очередь, в качестве фугасов). Последний БШУ наносили под вечер, зная, что погибших вера велит хоронить до захода солнца.

Перед направлением в ДРА вертолечники в течение 15-20 дней проходили подготовку на горном полигоне у Чирчика и в пустыне Кагана под Бухарой. Уже в Афганистане сменявшиеся летчики их "обкатывали" по основным районам работы на Ми-8. В дальнейшем тренировка и закрепление навыков отводилось 12-15% налета, при этом основное внимание уделялось боевому маневрированию и освоению непривычных методов взлета и посадки. Вертикальный взлет в условиях, где вертолет "сам себя едва носил", почти не использовался. С ВПП обычно поднимались по-самолетному, со 100-150-метровым разбегом. По методике ЛИИ был освоен еще более радикальный способ взлета с разбегом только на передних колесах. При этом наклоненная вперед на 10-12° машина энергично разгонялась и отрывалась от земли вдвое быстрее, а стартовая масса могла быть увеличена на 1000-

1500 кг. Однако этот метод требовал отточной техники пилотирования. В ноябре 1986 г. в Баграме при экстренном вылете пилот начал разбег прямо со стоянки и, чиркнув лопастями по бетону, ушел на задание с загнущимися вверх законцовками. Возвращаться обратно под визг изувеченного винта он не решился, сел в поле и там дождался ремонтной бригады.

Посадку на полевые площадки, где в непроглядной туче пыли легко было перевернуться, попав в выбоину или на камень, производили, балансируя на скорости, при которой кабина оставалась впереди пылевого облака, а пробег получался минимальным. Его удавалось сократить до нескольких метров, круто снижаясь на близком к взлетному режиме двигателя, у самой земли затягивая винт для плавности касания, тут же выбирая на себя ручку и тормозя винтом и колесами. "Афганский износ" при таких посадках быстро стирал покрышки и диски тормозов, доходивших до бумажной толщины (в Союзе их хватало минимум на год). Еще больше страдали двигатели, в основном из-за истощенных песком лопаток компрессоров, прогаров турбин и камер сгорания. Досрочно приходилось снимать более половины ТВ3-117, из них 39% - по эрозии лопаток и почти 15% - по помпажу, а при осмотре нетянувших двигателей то и дело обнаруживались "щербатые" турбины (в Баграме осенью 1986 г. в одной из турбин из 51 лопатки не досчитались 17). Черная слизь от попавшей в баки пыли оседала в фильтрах и топливных агрегатах, срывая запуск и сажая двигатель в воздухе на "голодный паек" (падение мощности в самый неподходящий момент заслужило название "тихого помпажа"). Часто прогорали ВСУ АИ-9В, которых заставляли перерабатывать все мыслимые сроки. Защитная окровка передних кромок лопастей съедалась

песком "на нет", извещая об этом тряской и свистом обрывков. Частые перегрузки при маневрах время от времени заставляли менять килевые балки, трескавшиеся по силовым нервюрам.

В 40-й армии, чтобы избежать перерывов в работе и ненужного расхода ресурса на перегоны, сменялись только экипажи, а машины были обречены отработать на месте весь срок, в лучшем случае дотянув до ухода в ремонт. Это удавалось далеко не каждому: из года в год вертолечники теряли в ДРА 8-12% своего парка. Средний налет Ми-24 за год составлял 360-380 ч, а в "горячих" местах намного выше. Так, получив в августе 1986 г. пару "нулевых" Ми-24, эскадрилья из Баграма за год полностью выработала весь их 1000-часовой ресурс до первого ремонта.

Благодаря высокой надежности (а еще больше - из-за перегруженности людей, проводивших на аэродромах "от темнацати до темнацати"), удалось ввести в практику эксплуатацию вертолетов "по состоянию", с обслуживанием "когда нужно" вместо "когда положено". Выработавшим ресурс двигателя-

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



Ми-24П на стоянке Баграма. Весна 1988 г.

В. П. Максименко



Ми-24П на боевом патрулировании. Декабрь 1988 г.



В Афганистане в арсенал летчиков вошли крутые виражи у самой земли



Тяжелые НАР С-24, весьма эффективные против защищенных целей, применялись с Ми-24 очень ограниченно

лям разрешалось отлетать еще до 50 ч, а многие агрегаты и вовсе трудились до отказа. Проявляя недюжинную изобретательность, техники на месте дорабатывали Ми-24 и выполняли весьма сложные ремонты. Безнадёжно забитые фильтры продували сжатым воздухом, закипавшие в жару аккумуляторы остужали в проточных арыках, двигатели запускали от аккумуляторов танков и БМП, на замену агрегатов пускали "вторсырье" со сбитых машин (осенью 1982 г., оставшись без двигателей, техники Кандагара сумели собрать вполне рабочий ТВЗ-117 из трех изношенных).

При общем двукратном увеличении трудозатрат по сравнению с союзной статистикой объем работы по снаряжению оружия был больше в 24 раза. Всем, кто только мог, приходилось подкатывать бомбы, начинать блоки ракетами, откупоривать "цинки" с патронами и вертеть машинку-"мясорубку" для набивки пулеметных лент. Одно время штабеля боеприпасов держали прямо у вертолетов, но такое "местничество" дробило силы при снаряжении и было небезопасным - первое же попадание душманской мины могло уничтожить всю стоянку. Вооружение стали готовить загодя, на специальных площадках, тут же подвозя к вернувшимся из вылета машинам. Кое-где ввели "конвейер", при котором вертолеты заруливали к месту, где их ожидала команда с боекомплектом наготове. Не очень полагаясь на неудобные лебедки и подъемники с вечно текущей гидравликой, увесистые бомбы подхватывали ремнями или использовали незаменимый лом. За него брались втроем-вчетвером и, поднатужившись, цепляли бомбу на замок, после чего вертолет обегал оружейник, добавляя последний штрих - вкручивал взрыватели и вставлял чеки.

Призванные повысить огневую мощь вертолетные гондолы (ГУВ) в пулеметном и гранатометном вариантах не прижились во многом из-за неподъемности. Экипажи соглашались брать 450-кг ГУВы разве что под страхом наказания, резонно указывая, что 4350 патронов пулеметного ГУВ попросту некуда расходовать - для такого ливня огня не находилось целей. Окончательно интерес к ГУВ пропал с появлением Ми-24П, оснащенных пушкой ГШ-2-30Д, которая при том же калибре по массе залпа впятеро превосходила гранатомет и имела вдвое большую прицельную дальность. Некоторые Ми-24П несли лазерный дальномер, повышавший точность стрельбы. Установка пушки не обошлась без проблем: после 1500-2000 выстрелов сильная отдача приводила к деформациям и трещинам шпангоутов и обшивки фюзеляжа. Конструкцию усилили накладкой наружной дюралевой плиты и пары мощных уголков, доведя гарантию до 4000 выстрелов.

Защищенность Ми-24 признавалась неплохой. 4-5-мм стальная броня, прикрывавшая кабину экипажа, коробку приводов и маслобаки двигателей, редуктор и гидробак, задерживала более 2/3 попадавших пуль, а бронестекла кабин вообще ни разу не были пробиты, хотя наибольшее число попаданий Ми-24 получал именно спереди, во время атаки, и больше всего доставалось рабочему месту оператора (однажды в лобовом стекле насчитали 6 пулевых отметин). На вертолете м-ра Е.Рыбенко очередь ДШК разворотила низ фюзеляжа и подкабинный отсек, а прошедшая в кабину массивная 50-граммовая пуля засела в бронечашке сиденья. В Газни "Стингер" разорвался у хвостового винта, размочалив лопасти, но на их остатках Ми-24 смог сесть.

Наиболее грозным противником долгое время оставались крупнокалиберные ДШК и ЗГУ, которыми в 1985 г. были сбиты, соответственно, 42% и 25% всех потерянных Ми-24. Чаше других страдали силовая установка, гидросистема, а особенно электросеть и управление, растянутые по всему вертолету, хотя их дублирование во многих случаях позволяло спасти машину. При одном "выбитом" двигателе второй автоматически выходил на повышенную мощность. Даже при простреленном редукторе и полном "масляном голодании" можно было тянуть еще 15-20 минут. В марте 1987 г. у Ми-24П к-на Николаева ударившие в хвост пули перебили рулевую цепь, лишив машину путевого управления. Летчик сумел

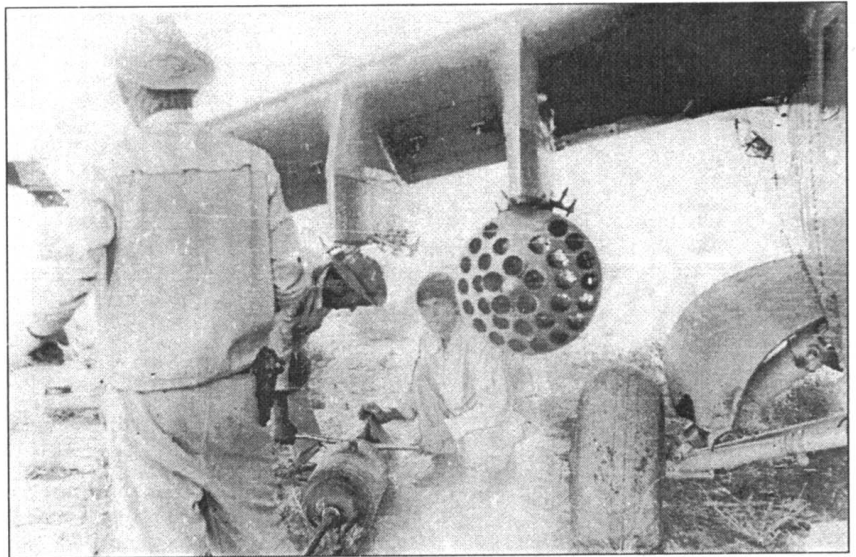


все же выйти к Баграму и сел с ходу. На пробеге вертолет вынесло с полосы, в туче пыли он пронесся поперек всего аэродрома, чудом увернулся от вырливавшего Су-17, перескочил через стоявшие на пути автомашины и остановился, влетев в пустовавший ангар. После замены лопастей, вывернутой пушки и помятого носа "двадцатьчетверка" вернулась в строй. 12 июля 1982 г. пара Ми-24В (командиры экипажей Волков и Ланцев) погналась за двумя джипами на подходах к душманской базе у Кандагара. Отчаянно увертывавшиеся "Тойоты" удалось расстрелять, но и сами вертолеты попали под огонь. На ведомом сошлись трассы сразу трех ДШК. На борту были перебиты трубопроводы, электропроводка, посечены лопасти, автомат перекося, в кабине отказали приборы. После посадки раненому борттехнику пришлось "лезть в двигатель", упорно не желавший отключаться из-за перебитой тяги стоп-крана.

Среди авиаторов большинство безвозвратных потерь несли вертолетчики, особенно в летние месяцы, когда люди были измотаны жарой и напряженной работой, а машины проигрывали в характеристиках. В иной месяц из вылетов не возвращались 3-4 экипажа.

В обход военных медиков вошла беспристрастная формулировка: "ранения, несовместимые с жизнью", большая часть которых приходилась на аварийные посадки и пожары подбитых машин. 30% всех смертельных исходов были вызваны травмами головы и позвоночника, 55% - обширными ожогами и 9% - повреждениями внутренних органов. У вертолетчика нелегкая смерть. Об этом знал каждый, кому довелось подбирать погибших товарищей и видеть в покрытых жирной копотью обломках машины обугленные черепы.

Анализ потерь подтвердил: прежде всего надо защитить экипаж, который может спасти даже подбитую машину. Попытка решить проблему "в лоб", установив внутри боковые бронестекла, оказалась неудачной: 35-кг рамы со стеклоблоками ухудшили обзор и уменьшили полезный объем кабины, буквально не давая повернуть головы. Такая же участь ожидала предложенный в 1980 г. специальный защитный комплект вертолетчика - настоящие стальные латы с нарукавниками и поножами, сразу отвергнутые за громоздкость и непомерный вес. Экипажи лишь иногда пользовались бронежилетами (большей частью зимой, как своего рода фуфайками) и защитными шлемами ЗШ-3Б, поругивая их за тяжесть - при маневре три килограмма просто сворачивали голову набок (позже появились более удобные титановые ЗШ-5Б). Из экипировки стали изымать популярные прежде легкие голубые комбинезоны: при пожаре на борту синтетика в их ткани плавилась и намертво пригорала к коже. Взамен в 1984 г. вертолетчики первыми в ВВС получили камуфлированные костюмы, дававшие лишней шанс при вынужденной посадке. На этот случай, чтобы продержаться до прихода поисковой группы, в полет брали автомат (наиболее предусмотрительные летчики пристегивали его ремнями к бедру или под мышкой, чтобы не потерять при прыжке с парашютом), а штатные пистолеты ПМ обменивали

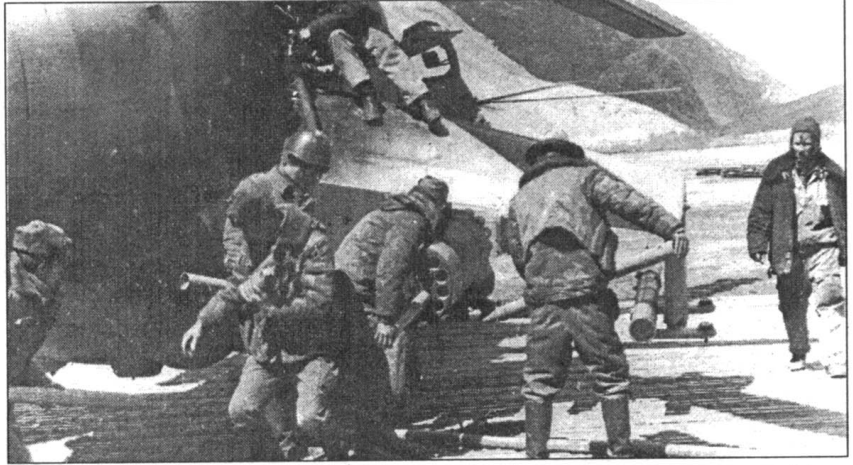


**В боевых условиях наиболее эффективным инструментом для подвески бомб оказался обыкновенный лом**

на более надежные ТТ, автоматические АПС или трофейные 20-зарядные "Беретты". Комплект НАЗ перебирали, из всего пайка оставляя пару плиток шоколада и фляги с водой, освободившееся место занимали патронные "рожки" и четыре гранаты РГД-5.

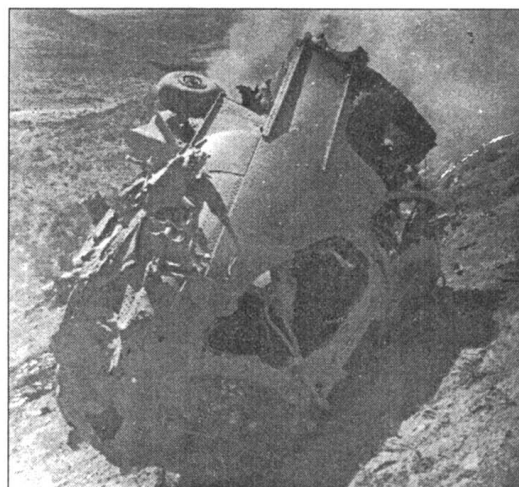
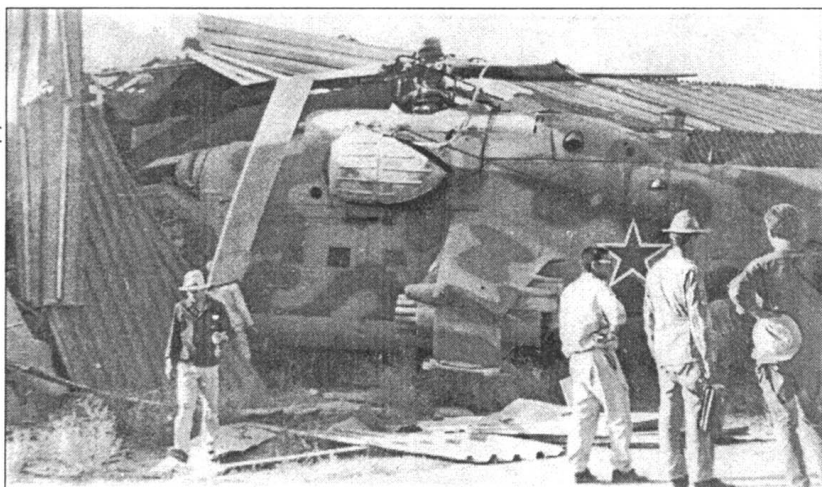
Пожары и взрывы были причиной гибели до 45% всех сбитых машин. Баки, на которые приходилось 90% поврежденной топливной системы, стали заполнять пенополиуретановой губкой. Эта защита оказалась очень эффективной, сведя на нет случаи пожара на борту, хотя и обошлась в 40 кг прироста массы и участвовавшими загрязненными фильтрами крошками губки (вначале наполнитель был бельгийского производства, затем из-за отказа в поставках его заменили отечественным, более ломким). Летчики настойчиво требовали защитить Ми-24 от огня сзади, где вертолет имел уязвимую "мертвую зону" и сильно уступал в этом отношении Ми-8. На выходе из атаки Ми-24 получал 46-48% всех попаданий против 26-27% у оснащенных кормовым пулеметом "восьмерок". В 1985 г. ОКБ осуществило такую доработку, установив на месте заднего радиюотсека 12,7-мм пулемет НСВТ "Утес", к которому из кабины вел туннель-лаз, "прорубленный" в заднем топливном баке. Для стрелка в тесном отсеке толком места не нашлось, и его ноги в своеобразных прорезиненных "штанах" свешивались наружу. Такой установкой неудобно было пользоваться, к тому же при показе руководством ВВС один из высокопоставленных чинов, пожелав лично опробовать изобретение, намертво застрял в тесном лазе.

На Ми-24 продолжали обходиться прикрытием стрелка борттехника, использовавшего окна десантного отсека. Чтобы увеличить сектор обстрела, ввели раздельное открытие только верхних створок дверей, в которых можно было свободнее орудовать пулеметом (прежде они распахивались вместе с нижними и стрелку не на что было опереться). Обычно



**Снаряжать вертолет боеприпасами помогали все кто мог. На фото слева: пр-к И.Воронцов ("на ручке"), рядовые А.Ясайтис и И.Катышев снаряжают ленту к пушке ГШ-2-30Д. Баграм, 14.08.87 г. Справа: подготовка Ми-24 в ходе Зардевской операции 1986 г.**

Д.Г. Евсютин



Протаранивший ангар Ми-24 к-на Николаева (слева) удалось через несколько дней восстановить. Однако так везло не всем...

использовали уважаемый за дальность и точность боя пулемет ПК (ПКТ), а иногда и пару, чтобы не тратить время на перебрасывание оружия с борта на борт (в Кабуле был случай, когда борттехник при этом задел спуск и расстрелял изнутри свой вертолет). На иных машинах брали с собой еще более легкий и удобный "ручник" РПК. Весной 1986 г. командование "с целью сокращения неоправданных потерь" приняло решение оставлять борттехника на земле, но воспротивились сами экипажи, соглашавшиеся летать вдвоем только по своему усмотрению, выбирая выигрыш в весе или прикрытие.

Очередной комплекс доработок на Ми-24 был выполнен для защиты от ПЗРК. На соплах двигателей появились ЭВУ, которые из-за большого сопротивления и неудобства в эксплуатации прижились не сразу и стали обязательными лишь с 1983 г., когда угроза ПЗРК стала ощутимой. Кассеты ИК-ловушек АСО-2В устанавливали вначале под хвостовой балкой, а с 1987 г. - блоками по три на фюзеляже за крылом, "распопирив" их в стороны для создания за вертолетом широкого шлейфа ложных целей. Комплекс защиты увенчала станция активных помех СОЭП-В1А "Липа", оказавшаяся очень эффективной: с вертолетов не раз наблюдали, как обманутая "Липой" и ловушками ракета начинала метаться в стороны и разрывалась в отдалении. "Липа" работала от взлета до посадки, а при ее отказе вертолет пристраивался над другим, прикрываясь его работающей станцией. АСО использовались не только при штурмовке цели, но и при пролете опасных районов. Типовой "АСО-маневр" заключался в резком отвороте при замеченном пуске с одновременным залпом ИК-патронами (впервые увидевшие такой "фейерверк" на земле изумлялись "бронированному вертолету, от которого так и рикошетят трассеры!").

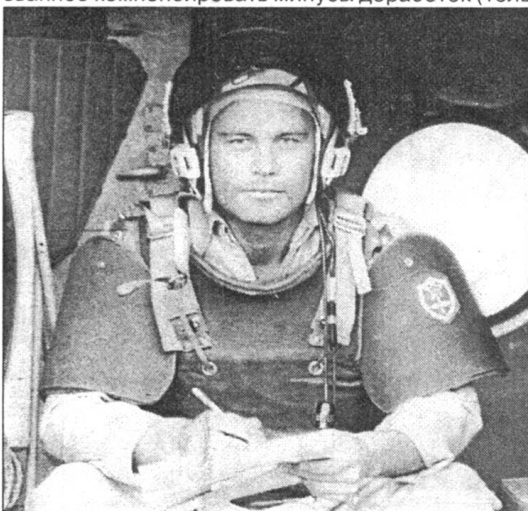
Часть "афганских" улучшений, предложенных ОКБ и включавших модернизацию системы управления, установку демпферов и более мощных гидросилителей, увязла в проверках и согласованиях, так и не дождавшись внедрения. Оборудование Ми-24 и Ми-8 впрыском воды на вход двигателей, призванное компенсировать минусы доработок (только ПЗУ отби-

рало 5-6% мощности, столько же съедали "уши" ЭВУ), принесло новые проблемы. Например, включение системы, повысившей производительность и массовый расход компрессора, сопровождалось "взрывным" приростом мощности, с которым трудно было освоиться (в Кабуле на взлете один вертолет даже перевернулся), к тому же обычная вода быстро забивала форсунки отложениями солей, а требуемой дистиллированной взять было негде.

Налаженная служба эвакуации и восстановления к 1987 г. возвращала в строй 90% поврежденных вертолетов, тогда как вначале "выживали" только 7 из 10. Чтобы экипаж мог самостоятельно оказать "первую помощь" машине на месте вынужденной посадки, на борт брали техаптечку с ходовыми запчастями и инструментом, а летчики загодя тренировались в ремонте. При серьезных повреждениях к подбитой машине вылетала эвакуационная группа, на скорую руку готовившая вертолет к перегону на базу. В нее подбирали обстрелянных и опытных техников, способных не только быстро подлатать машину, но и отбиться от моджахедов. Работать нередко приходилось под огнем, бывали случаи, когда прибывшая через пару часов бригада подрывалась на уже заминированном вертолете. Машины со значительными повреждениями вывозили другими вертолетами, разбирая и облегчая их до 2500 кг, предельных для Ми-8МТ. Зимой 1986 г. у Газни никак не удавалось вытащить провалившийся в жидкую грязь пересохшего озера Ми-24. Тогда заменили поврежденный двигатель, хвостовой винт, сняли с борта все, что только смогли, ранним утром вырубили машину из подмерзшей топи, и комэкс Шмелев сумел вырвать вертолет "за волосы", после чего привел его домой.

Не подлежавшие ремонту машины уничтожались на месте, что тоже требовало умения: изувеченные вертолеты не хотели гореть от зажигательных пуль и не взрывались даже от удара НАРами, прошивавшими "жестянку" насквозь. Чтобы вертолет не достался противнику, специально разработанная инструкция требовала: "...все уцелевшие НАР С-5 уложить в грузовой

А.А. Петренко



Архив Н.Гуртовой



Для вертолетчиков был разработан специальный защитный комплект. Слева: летчик А.Мельник. Кабул, 1981 г. Справа: борттехник Н.Гуртовой



**Штурман звена ст. л-т В. Турбин перед вылетом, 1988 г.**

кабине и кабине экипажа, бомбы - под фюзеляжем на земле; разрушить трубопроводы топливной и гидросистем ударами в нижней части фюзеляжа; смоченные в керосине чехлы уложить жгутом длиной не менее 20 м, обеспечивающим отход в безопасное место..."

Зашедшая в тупик война заставила искать политическое решение. Но объявленное с начала 1987 г. национальное перемирие из-за полного недоверия сторон успеха не имело. Используя слабость Кабула, оппозиция усиливала нажим, блокируя гарнизоны и вытесняя правительственные войска из провинции. Под День авиации 1987 г. за Баграм разыгралось настоящее сражение, в котором только вертолетчики потеряли 4 машины и 10 человек убитыми. В апреле 1988 г. на окраине этой авиабазы одна из "договорных банд" атаковала позиции правительственных войск. На их поддержку пришлось поднимать всю авиацию, два дня крутившую непрерывную "карусель", едва успевая убрать шасси и сбрасывая бомбы рядом со стоянками. Был случай, когда вертолетчиков Газни обстреляли охранявшие их афганские танкисты, получившие от "заказчика", как потом выяснилось, по пайке сахара за каждый выстрел.

Случаи обстрела и гибели машин прямо над полосой требовали ответных мер. Охраной авиабаз к 1987 г. занимались 25 батальонов, а патрулирование и прикрытие с воздуха уже с 1984 г. стало круглосуточным. Экипажи вертолетов едва ли не безвылазно жили на стоянках, подчас сменяя друг друга прямо в кабинах. Прежде всего, ставилась задача защитить Ан-12 и Ил-76 с людьми на борту. Для эскорта каждого самолета выделялось звено Ми-24: одна пара прочесывала местность вокруг, а другая неслась впереди или по бокам садящегося транспортного, галсируя и высматривая засаду. Прикрытие могло быть усилено еще одной парой, следовавшей сзади и на протяжении всей глиссады отстреливавшей АСО. В Кабуле, куда продолжали летать рейсовые самолеты Аэрофлота - единственные, не имевшие собственной защиты, Ми-24 несли двойной комплект "корзинок" АСО-2В. При замеченном пуске ПЗРК вертолетчикам прямо предписывалось

идти навстречу ракете, залпом пуская ловушки и подставляя под удар собственный борт (за что они сами себя с мрачным юмором прозвали "матросовыми по приказу"). Если же вертолеты не были готовы к встрече, самолетам не давали "добро" на вылет из Союза.

Сопровождение требовалось даже связным машинам и ПСС. 4 марта 1987 г. пара Ми-8 ушла на подбор пилотов, катапультировавшихся из "спарки" в паре километров от Баграма. Когда запоздавшие с вылетом Ми-24 оказались на месте, все было уже кончено: оба летчика Су-22 убиты, а "восьмерки" догорали на земле.

Разочарование в бесплодной войне стало очевидным. Оставалось только уходить, не ввязываясь в масштабные операции и действиями авиации сдерживая оппозицию. Большую часть вылетов стала занимать работа по плановым целям - базовым лагерям, опорным пунктам моджахедов и регулярные удары по позициям, с которых они обстреливали гарнизоны и аэродромы. В окрестностях Кабула постоянно патрулировались районы кишлаков Гурджай и Чакарай, из которых открывалась удобная для обстрела панорама города, обмен ударами шел с переменным успехом: противник все чаще использовал пусковые установки с часовым механизмом или производил пуски из кузовов машин, тут же меняя позиции (как оценивал такую работу А.В.Ручкой, "авиация летала, чтобы летать и дробить камень"). У Джелалабада "дежурной" целью была близлежащая деревня Ада, откуда по аэродрому то и дело постреливали. Вертолетчики не оставались в долгу и в конце концов, стерли эту деревню в пыль. Такая же участь ожидала многие селения вблизи авиабаз: постоянный обмен ударами и "очистка местности" оставляли на их месте обезлюдившие руины, высохшие арыки и сожженные поля.

Даже последние месяцы войны не были избавлены от потерь: 21 августа и 30 сентября 1988 г. вместе с экипажами погибли два Ми-24, а в ночь на 2 февраля 1989 г. не пришел на аэродром вертолет командира 50-го ОСАП п-ка А.Голованова и его штурмана С.Пешеходько, уже прокладывавших маршрут для возвращения домой. Их Ми-24 стал последним в печальном списке 333 вертолетов, навсегда оставшихся в Афганистане. □

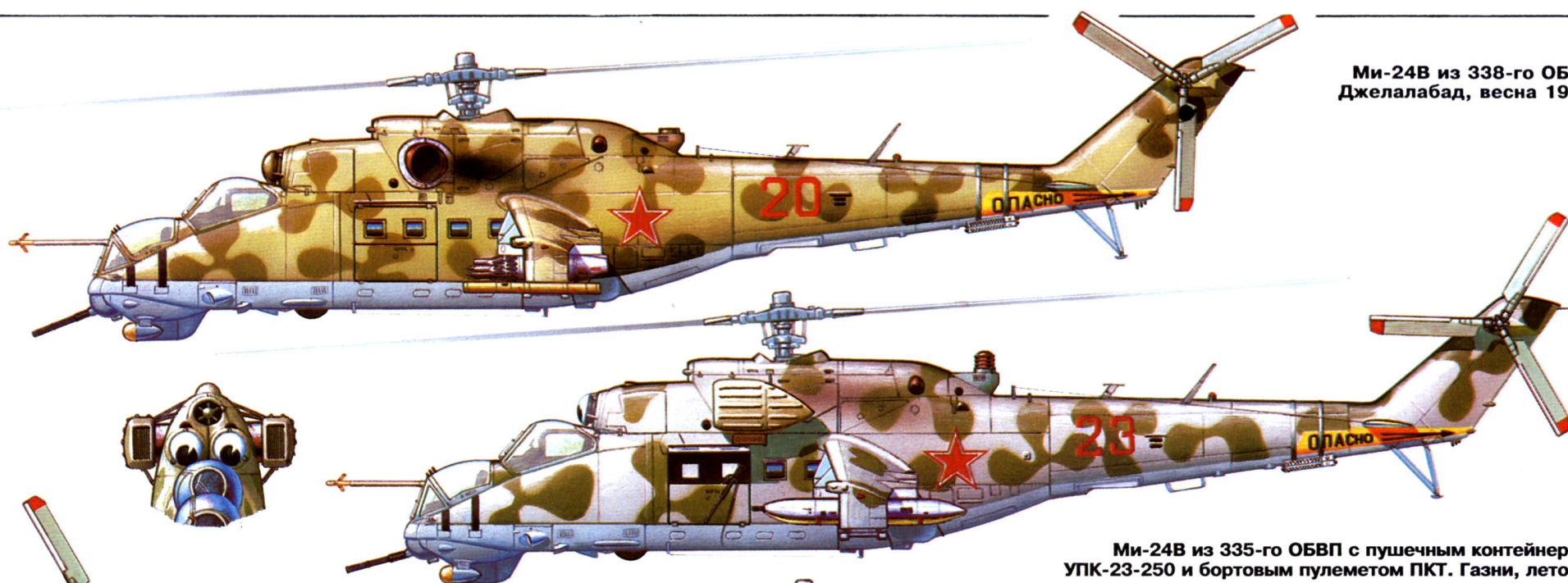
Архив Франка Розендаала



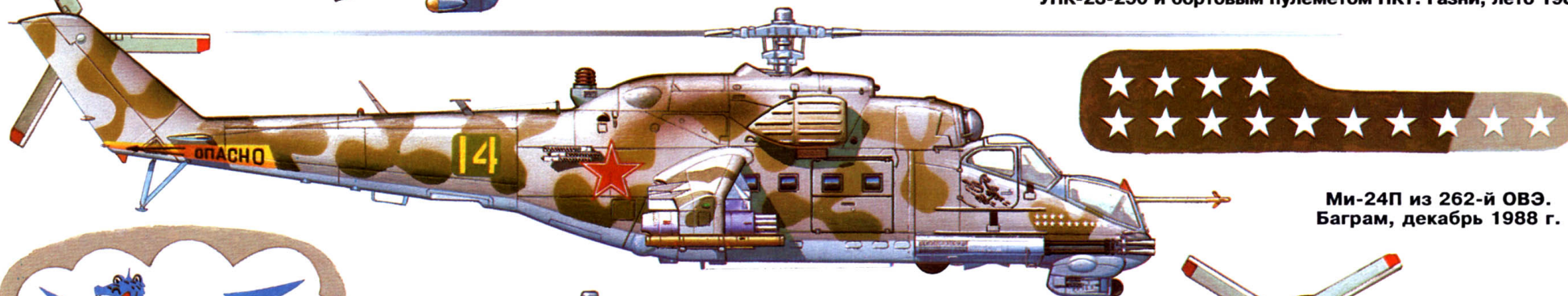
**Гораздо чаще очень тяжелых специальных "лат" вертолетчики надевали пехотные бронежилеты**

**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.**

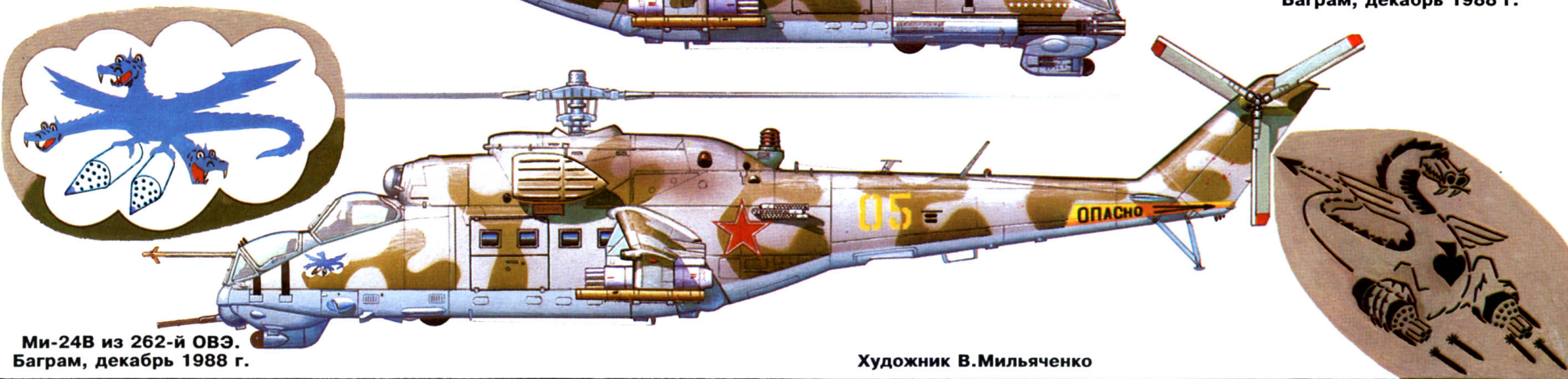
Ми-24В из 338-го ОБВП.  
Джелалабад, весна 1982 г.



Ми-24В из 335-го ОБВП с пушечным контейнером  
УПК-23-250 и бортовым пулеметом ПКТ. Газни, лето 1985 г.



Ми-24П из 262-й ОВЭ.  
Баграм, декабрь 1988 г.



Ми-24В из 262-й ОВЭ.  
Баграм, декабрь 1988 г.

Художник В.Мильяченко