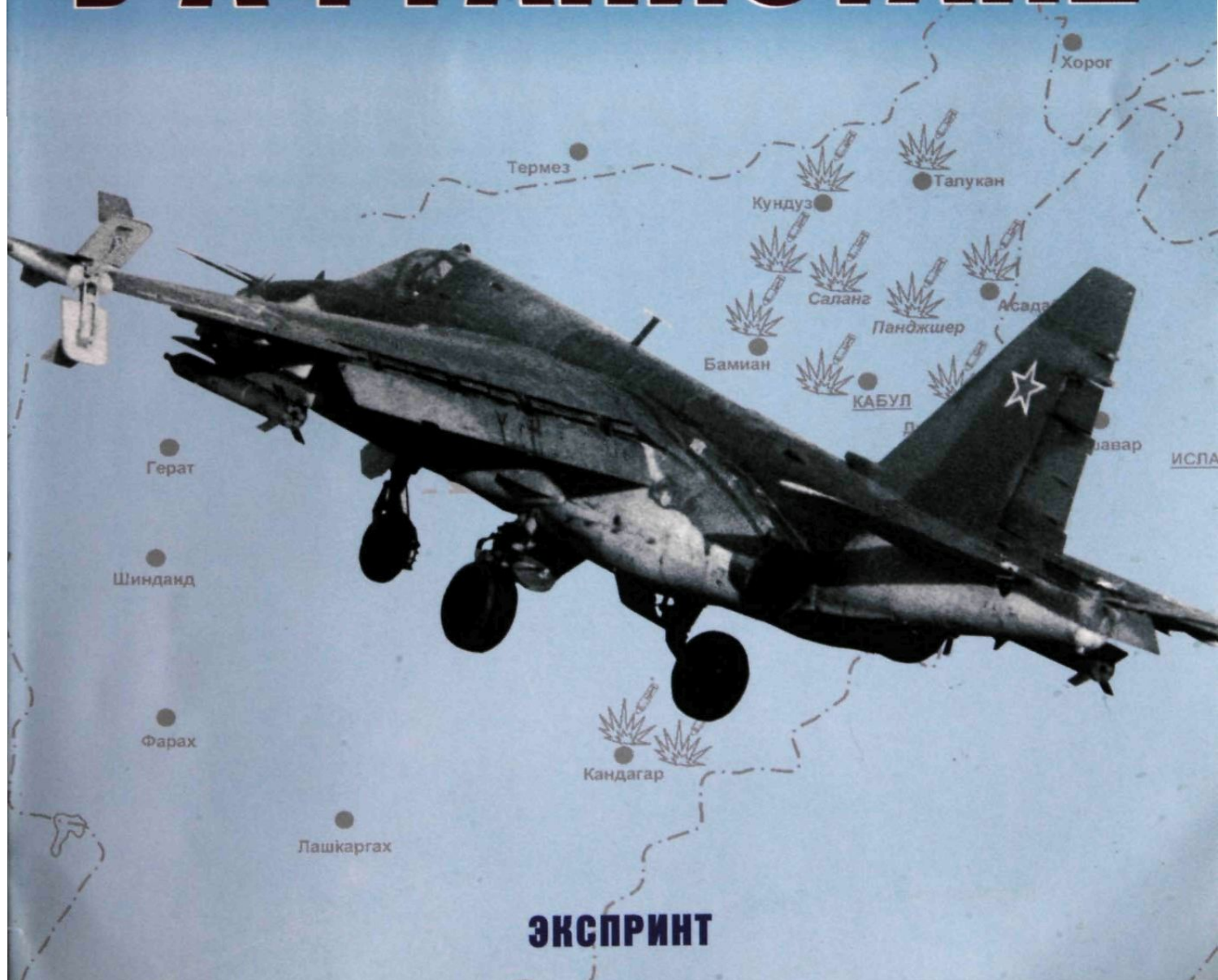


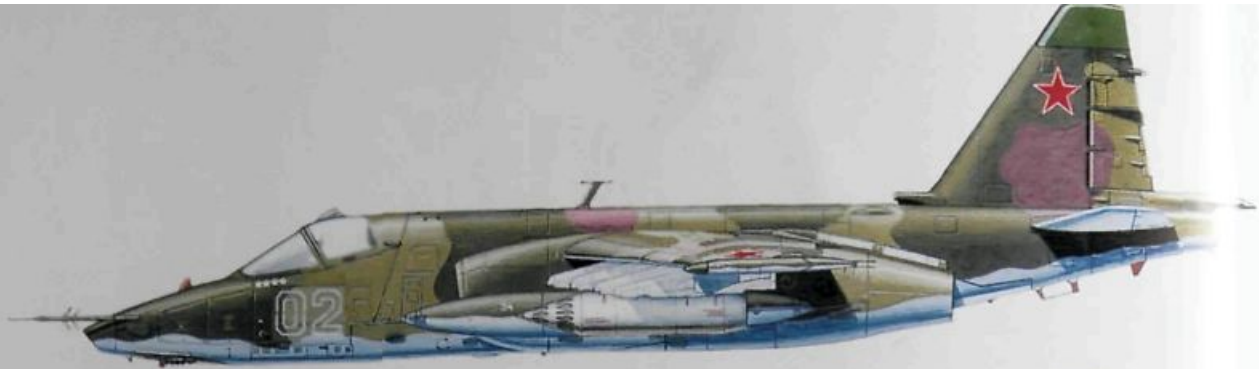
Виктор МАРКОВСКИЙ

ШТУРМОВИКИ

Су-25

В АФГАНИСТАНЕ





Су-25 борт.№ 02, получивший попадание ПЗРК и приведенный м-ром А.Рыбаковым на Кабульский аэродром 28 мая 1987 г.



Один из последних Су-25, бор.№ 40 с ранним типом камуфляжа, в 378-м ОШАП, Баграм, осень 1987 г.



Су-25 в «зеленом» камуфляже. «Гроч» изображен и на воздухозаборнике слева. Кобрин, 206-й ОШАП.



Су-25, №31, получивший повреждения и обгоревший при обстреле Кабульского аэродрома 23 июня 1987 года.



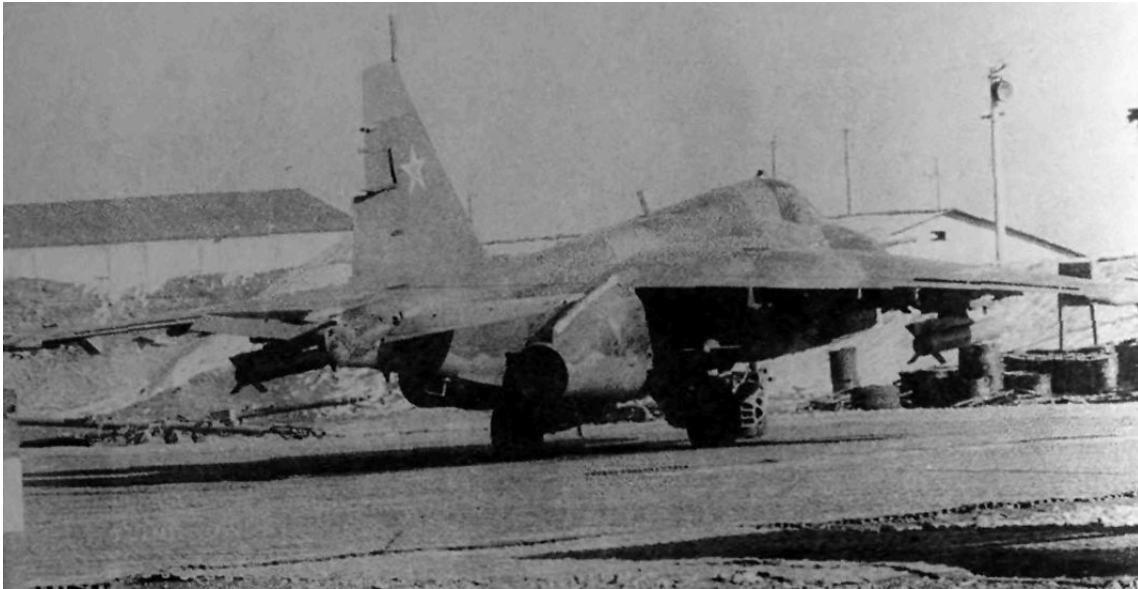
Су-25, по возвращении из ДРА попавший в 206-й ОШАП в Кобрин. «Глаза» и белые номера были нанесены на носу самолета уже в 206-м ОШАП.



Истории штурмовика Су-25, заслуженной и популярной машины, посвящено множество публикаций. Общим местом почти всех изданий со знаковыми названиями — «Летающий танк», «Гроза над полем боя» и т.п. — волею авторов, является та или иная превосходная степень живописания боевых качеств и «послужного списка» Су-25. Не обойдено вниманием и его участие в афганской войне, ставшей одной из наиболее ярких страниц боевой биографии штурмовика. При столь тщательном внимании и авторитетности изданий в истории машины не должно оставаться места недоговоренностям и «белым пятнам». Тем не менее, история службы Су-25 в составе ВВС 40-й Армии в Афганистане, занявшая без малого десятилетие, по сей день освещена далеко не полностью, а ряд моментов и вовсе не нашел объективного отражения. Заполнить некоторые пробелы и призвана настоящая публикация. Признавая необходимость тщательного и детального изучения афганской темы, и памятуя о латинской мудрости «*Ausculta altera pars*» (выслушаем и другое мнение), автор выражает заинтересованность в продолжении диалога со всеми, располагающими обоснованным взглядом на затронутые вопросы.

Су-25 появились в Афганистане спустя считанные месяцы после ввода советских войск в страну. Решение о привлечении двух первых опытных самолетов (по сути, этой парой тогда и ограничивалось число боеготовых штурмовиков) принималось руководством МАП и ВВС, заинтересованных в про-

верке самолета «в обстановке максимально приближенной к боевой». По мудрому ленинскому высказыванию, практика оказалась лучшим критерием истины — Су-25 подтвердили ожидания, продемонстрировав значительные преимущества в реальной боевой обстановке. Боевые вылеты были зачтены в счет совместных госиспытаний. Помимо процедурных результатов, наглядные преимущества штурмовиков привлекли на их сторону даже вчерашних оппонентов, казавшейся неказистой машины, пополнив число сторонников самолета на «самом вершине». Положительные результаты раззадорили военных, все настойчивее требовавших полномасштабного задействования штурмовиков в боевой работе, пусть даже те еще и не были приняты на вооружение. Вскоре после удачного дебюта пары опытных Су-25 в Афганистане последовало решение о формировании в составе ВВС первой штурмовой части на новых самолетах. «Операция Ромб» (программа испытаний штурмовика в боевых условиях) продемонстрировала впечатляющие качества и высокую эффективность Су-25, что немаловажно, отмечавшуюся и наземными войсками. Не дожидаясь госиспытаний, еще 7 июня 1976 года был выпущен Приказ МАП о развертывании производства штурмовика на Тбилисском авиазаводе (решение инициировалось при непосредственном вмешательстве Л.И. Брежнева, активно вникавшего в оборонные вопросы). Тем самым появление самолета Су-25 стало основанием для возрождения штурмовой авиации, последовавшего после ее директивного управ-



Су-25 рулит на стоянку после посадки. Машина имеет камуфляж раннего образца.

зднения в апреле 1956 года. Потребовалось четверть века, чтобы признать недальновидность этого решения.

Приказом ГК ВВС 4 февраля 1981 года был образован 80-й отдельный штурмовой авиаполк (ОШАП), размещенный в местечке Ситал-Чай (Горячий ключ) на каспийском побережье недалеко от Баку. Его первым командиром стал п-к А.В. Бакушев.

Сформированная часть начала свое существование без самолетов — их выпуск только налаживался в Тбилиси.

К тому же к этому времени еще не было получено положительное заключение по результатам госиспытаний, а сами они не были завершены, обнаружив множество недочетов. Так, не был достигнут ряд заданных характеристик, включая максимальную скорость и полетные перегрузки, неудовлетворительными были нестабильность параметров управления, большие нагрузки на ручке, тряска при разгоне. Не проводились испытания на сваливание и штопор, а вооружение не отрабатывалось в полном объеме, включая пушку и управляемые ракеты. Свою роль в непростом начале биографии Су-25 играло и то, что Главком ВВС П.С. Кутахов поначалу относился к штурмовику без какого-либо интереса, не признавая «незаконно-рожденную» машину, появившуюся без задания заказчика, ТТТ к которой военным пришлось оформлять «по факту» уже созданного самолета. Все это откладывало решение о принятии Су-25 на вооружение, притом, что машина уже находилась в серийном производстве (последнее, впрочем, было в советской авиации вполне обычным делом, и многие самолеты поступали в экс-

плуатацию, не будучи официально принятыми на вооружение, а иные служили десятилетиями, так и не дождавшись соответствующего документа).

Само Тбилисское производство на первых порах не могло обеспечить отладку и настройку новой для него электроники бортового оборудования и прицельного комплекса, что не позволяло считать сдаваемые штурмовики боеготовыми. В итоге сформированному полку первое время пришлось обходиться без самолетов, проводя переучивание прямо на заводе, а технику пилотирования отрабатывая на «спарках» Су-17. К началу 1981 года завод собрал первые десять серийных Су-25, вскоре переданных в полк. Однако ввиду нерешенности ряда эксплуатационных вопросов, повлекших происшествия при испытаниях, самолеты разрешалось использовать с существенными ограничениями по пилотированию, полетным режимам и применению, соблюдая «рамки» по скоростям, допустимым маневрам и перегрузкам. Помимо кратких сроков, освоение штурмовика сопровождалось рядом трудностей иного характера. Су-25 по своим особенностям изрядно отличался от прежних машин, на которых летали летчики, собранные из частей ИА и ИБА на МиГ-21, МиГ-23, Су-15 и Су-17. При простоте управления проблемы вызывала иная арматура кабины, ограниченный состав оборудования. Непривычные «повадки» машины в воздухе (да и на земле), поведение штурмовика после истребителей казалось тяжеловесным, недостаточно динамичным и вялым в пилотировании. Психологически переход со скоростных и высотных «всепо-

годных ракетноносцев» на штурмовик вызывал неудовлетворенность, как и сам стиль его работы «пониже да потише». Поводом для недовольства, прозаическим, но очень ощутимым, являлась и серьезная потеря в зарботке и урезанном «сверхзвуковом» летном пайке при переходе на дозвуковой самолет. Энтузиазма это не вызвало, хотя поднимать «шкурные вопросы» считалось зазорным, но доходило до отказов переводиться на новую технику и только после вмешательства руководства ВВС «дискриминацию» удалось ликвидировать, уравнив летчиков с коллегами.

В то же время обнадеживающие результаты реальной боевой работы в Афганистане, подкрепленные не раз высказанной заинтересованностью сухопутных войск и 40-й А, требовали энергичных действий. Министр обороны Д.Ф. Устинов разрубил «гордиев узел», дав команду срочно формировать на базе полка отдельную штурмовую эскадрилью для работы в Афганистане. С соответствующим приказом в Ситал-Чай 28 апреля 1981 года прилетел зам. Главкома ВВС маршал авиации А.Н. Ефимов, известный в годы войны летчик-штурмовик. Командиром 200-й ОШАЭ стал заместитель командира полка по летной подготовке п/п-к А. Афанасьев, одним из первых переучившиеся на Су-25. Тут же с завода прибыли первые 12 самолетов, включенные в эскадрилью. Сроки на подготовку отвели крайне жесткие — через два месяца эскадрилья, в которой большинство летчиков еще не освоили новый самолет, должна была приступить к боевой ра-

боте в составе ВВС 40-й А. План получил наименование «Операция экзамен» (другое название «Ромб-2»).

К афганской командировке готовились самолеты и летчики. Ввиду слабой базы полка в Ситал-Чайе (прежде здесь находился ДОСААФовский аэродром) подготовку машин и особенно прицельного и навигационного оборудования осуществили с участием НИИ ВВС в Ахтубинске, а сами летчики прошли курс подготовки в «высшей школе» Липецкого 4-го ЦБП и ПЛС.

По мере освоения самолета открывались другие его черты со своими достоинствами и недостатками. Свою лепту вносили особенности конструкции, отчасти вызванные стремлением по возможности, упростить фронтальную машину, но и с учетом современных требований оснастить ее всем необходимым и достаточно сложным оборудованием. Оснащение кабины Су-25 отличалось лаконизмом — герметизация для маловысотного штурмовика вообще не предусматривалась, ограничиваясь лишь «пылезашитой» и вентиляцией. С той же целью машина была лишена САУ — предполагалось, что при непродолжительных полетах вблизи фронта и свойственных штурмовику режимах работы с преимущественно ручным управлением летчику некогда будет «расслабляться». Безбустерное управление делало пилотирование нелегким физически, а машину — «висящей на руках» летчика. Это приводило к излишним нагрузкам в полете с постоянным контролем за поведением машины, и особенно отмечалось летчиками, привык-



Пара Су-25 над аэропортом Кабула



Техники готовят штурмовик к полету

шими к помощи привычной САУ, которой можно было доверить часть обязанностей (на тех же Су-17 и МиГ-27 САУ решала до десятка задач и позволяла стабилизировать самолет, вывести его из опасного положения, увести с малой высоты, осуществить балансировку при смещении центровки, демпфировать воздушные и прочие возмущения и провести самолет по запрограммированному маршруту с выполнением боевых маневров и возвратом на аэродром).

Из-за невысокой тяговооруженности, равной 0,57...0,6 (против 0,72...0,75 у Су-17МЗ и МиГ-27) штурмовик медленно разгонялся и набирал высоту, даже при невысоких скоростях будучи непривычно строгим на взлете и особенно посадке. Нарекания вызывала изрядная приемистость двигателей, выходявших с «малого газа» на «максимал» за 8 сек. В пилотировании, благодаря малой нагрузке на крыло, Су-25 обладал хорошей маневренностью, крутя виражи радиусом 450 — 500 м. В то же время при вертикальных маневрах он шел вверх медленно (скороподъемность не превышала 85 м/с по сравнению с 220 м/с у истребителей-бомбардировщиков), из-за того же большого крыла вяло реагировал по крену, но моментально тормозился и «сыпался» при сбросе оборотов, требуя постоянного контроля за углом атаки при малом его запасе. Тяжесть в пилотировании все летчики, привыкшие к САУ и бустерному управлению, описывали однозначно: «Руки после полета отвалива-

ются». Впрочем, многие особенности были делом наживным, требовали привычки и по мере освоения отходили на задний план.

Неизбывными оставались малая база и узкая колея шасси — в сочетании с большим крылом и боковой проекцией с высоким килем самолет требовал особого внимания на посадке, будучи чувствительным к боковому ветру и пользованию тормозами (управление ими, вдобавок вместо «нормального» рычага на ручке управления было сделано ножным, что воспринималось летчиками крайне непривычно, требуя отказа от наработанных рефлексов). Даже при весьма небольшой посадочной скорости 225 км/ч (почти на сотню км/ч меньше, чем у других машин) отклонение от глиссады могло закончиться грубым «плюхом», а запаса руля высоты не хватало, чтобы удержать проваливающуюся машину. На скорости, напротив, Су-25 реагировал по тангажу чересчур резко.

На глиссаде и пробеге при боковом ветре Су-25 тянуло на крыло, самолет легко кренился и входил в раскачку, а при резком торможении мог пойти «юзом», чреватым заданием земли консолями крыла. Случалось, что при торможении самолет заносило и дело оканчивалось вылетом с полосы. В отличие от МиГ-27, где использовались те же колеса и тормоза, на Су-25 пренебрегли их принудительной вентиляцией. Из-за этого выплавление смазки, перегрев тормозных барабанов, сжигание и «разувание» колес

у штурмовиков были обычным делом. Для охлаждения колес на стоянке приходилось держать наготове ведра с водой.

Ошибки на Су-25 выглядели шаблонно, как и поломки в результате таких посадок: невыдерживание скорости и высоты на глиссаде, касание с креном и последующей раскачкой, прогрессирующее виляние на полосе, «нервная» дача педалей при парировании (ими же на Су-25 осуществлялось торможение), чирканье крылом, а то и мотгондолами о бетон и завершение пробега на грунте с неизбежными поломками. Несмотря на все рекомендации, избежать проблем не удавалось ни в одном полку, осваивавшем Су-25, особенно при переходе летчиков с других типов с уже устоявшимися навыками. Так, в следующем сформированном полку — 90-м ОШАП в бессарабском Арцизе на Украине — в процессе переучивания те или иные повреждения при посадках получили все без исключения имевшиеся самолеты. На высокогорных и жарких афганских аэродромах, где посадочный заход и без того требовал особого искусства, норовистость Су-25 не замедлила проявить себя. 19 июля 1981 года 200-я эскадрилья прибыла на аэродром Шинданд, служивший авиации 40-й А местом базирования ее ударных сил — истребителей-бомбардировщиков 168-го АПИБ. Раскинувшийся в пустыне аэродром с отличной трехкилометровой бетонкой был уже опробован штурмовиками в ходе «Операции Ромб». Окрестностями Шинданда боевая работа

эскадрильи не ограничивалась, и ее то и дело привлекали к действиям в других районах с аэродромов Кабула, Баграма и Кандагара. Штурмовики сразу приобрели добрую славу, действуя в тесном взаимодействии с наземными войсками, видевшими результаты их работы и эффективность ударов.

Ряд претензий, предъявлявшихся к Су-25 при испытаниях, в боевой работе стал выглядеть преимуществами: так, небольшие скорости и допустимые перегрузки были вполне достаточны для типовых задач, а устойчивость и маневренность позволяли самолету выразить, не сваливаясь, и проводить повторные атаки, крутясь «вокруг собственного хвоста» и не упуская цель из виду. Наилучших оценок заслуживал обзор из кабины, позволявший не только осматриваться в поисках цели, но и повышавший точность удара — наложенная на цель прицельная марка автоматического прицела АСП-17БЦ-8 оставалась привязанной к ней достаточное время, не «ложась на капот» — выступающий нос у других машин — и позволяя летчику послать в цель точный залп или уложить бомбы. В то же время обзор назад, затененный защищавшим голову массивным бронезаголовником, летчики считали недостаточным, что не позволяло следить за целью при выходе из атаки, наблюдать результаты удара и затрудняло полеты в группе (отчасти положение исправили, поставив в кабине зеркала заднего вида). Что касается использования автоматики АСП-17, рассчитанной на решение прицельной задачи



Рассвет в Кабуле. Боевые вылеты обычно назначались ранним утром, избегая полуденной жары

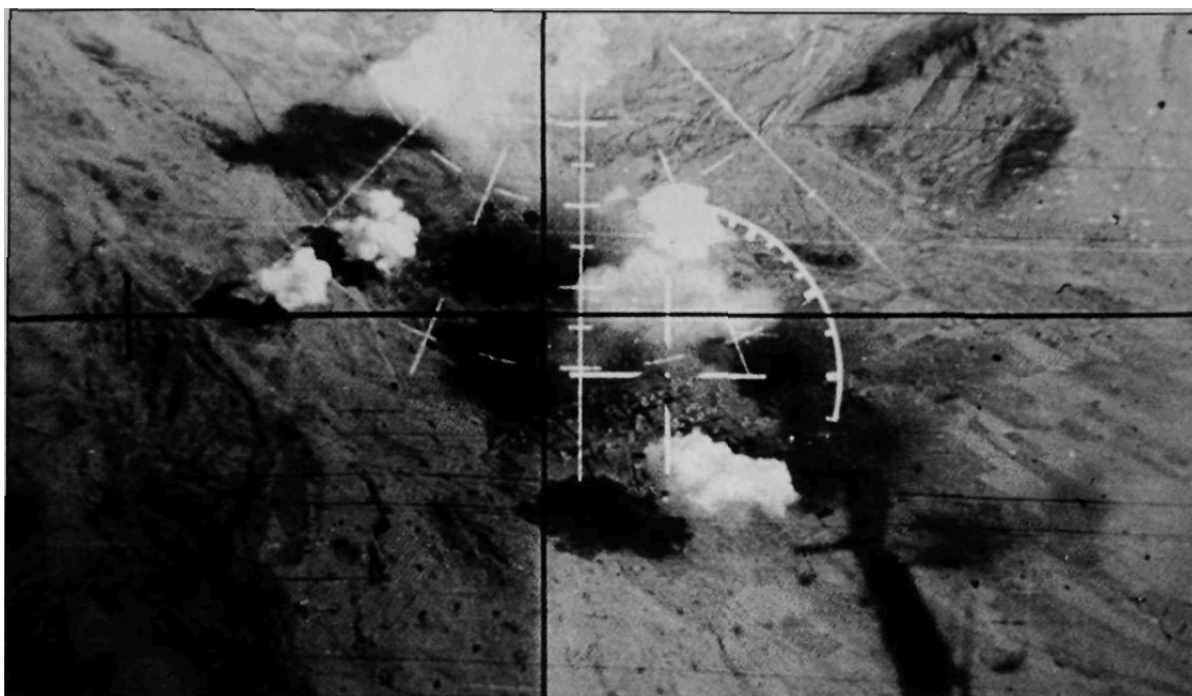
в обычных равнинных условиях, то в горах с перепадами высот и плотности воздуха, постоянными ветрами и струйными течениями, вызванными меняющимся нагревом теневых и солнечных склонов ощутимо влиявшими на полет бомб и ракет к цели, зачастую она оказывалась недейственной. Удар по целям на горных склонах и в ущельях приходилось выполнять, что называется, «по сапогу», используя навыки и опыт; меткой при этом служил обычно кончик ПВД или нос самолета, накрывавший цель, что служило сигналом для ввода в пикирование. Су-25 активно привлекался к выполнению разнообразных задач, связанных с необходимостью огневого воздействия на противника. Основную долю занимала авиационная поддержка, обеспечивавшая действия наземных войск (7% общего объема задач), удары по плановым и заранее намеченным целям (11%), а также минирование с воздуха, для которого штурмовики с их боевой нагрузкой и полетными режимами оказались наиболее приспособленными (80%). При самостоятельных разведывательно-ударных действиях (РУД, или «охоте») целями являлись душманские караваны и места стоянок. Боевая загрузка при этом выбиралась универсальной для поражения разнообразных целей и включала пару бомб или РБК калибра 250 - 500 кг и два блока УБ-32 или Б-8." Поиск велся парами вдоль караванных путей на высоте 600-1200 метров на скоростях 600-700 км/ч. Обнаруженную цель облетали, оценивая построение удара, или атаковали с ходу, не давая рассредоточиться.

«Охоте» предшествовала тщательная подготовка с изучением района по картам и фотопланшетам, на которых отмечались удобные для караванщиков горные проходы, распадки, тропы и речные долины. Внимание уделялось вопросам связи, уточнялось расположение своих войск и постов, в дело шли разведанные и ориентировки.

При работе по плановым объектам наилучшую эффективность давали смешанные группы ударной авиации, в которых распределялись задачи. Доразведкой и обозначением цели занимались обычно пара Су-17 или Ми-8, ставившие «маркер» из осветительных или дымовых бомб, служивших ориентиром для ударной группы. Для подавления ПВО защищенной цели (крепости, укрепленного лагеря или базы боевиков) привлекались 2 — 4 Су-17, засыпавших зенитные точки РБК и залпами НАР. Удар по ним наносился с ходу на скорости одиночно или парами. Не давая опомниться, через 1—2 минуты после их отхода на удар заходила ударная группа. Ее задачи, с учетом точности и эффективности, как правило, выполняли штурмовики силами 4 — 6 Су-25; из их числа, по обстоятельствам, могли выделяться экипажи «подавителей» для предварительной обработки ПВО. В зависимости от характера цели, следом могла привлекаться еще одна группа наращивания усилий, «добивавшая» объект. Завершала налет контрольная группа (пара разведчиков Су-17 или вертолетов), фиксировавшая результаты для их оценки. Вскоре выяснилось, что подобное планирование оправдывает себя на равнинах и в ши-



Группа вооружения готовит к подвеске дымовые бомбы ДАБ-500. При задержке с подвозом боеприпасов и они шли в дело в роли зажигательных



В сетке прицела АСП-17БЦ-8 - цель в Аргандабском ущелье. Весна 1987 г.

роких горных распадках, где есть место подготовленной «ролевой игре» и маневрированию, а противнику негде укрыться или отойти. В узких ущельях с ограниченными проходами появление первых же машин сводило внезапность на «нет», и противник мог рассредоточиться. В таких условиях время атаки сводили к максимально плотному, с одного захода штурмуя зенитные точки и тут же нанося ВШУ основной группой, по условиям скованности маневра назначавшейся в составе 2—4 Су-25. Боевой порядок в паре строился на дистанции 150 м с углом пеленга 300°. Удар наносился с высоты 900—1000 метров, обычно с использованием ФАБ и ОФАБ калибра 250 и 500 кг, РБК и НАР типов С-5 и С-8. Для поражения точечных целей — укреплений и огневых точек, требовавших прямого попадания, высокую эффективность показали крупнокалиберные С-24, сочетавшие высокую мощность и точность (при дальности до 2000 м опытный летчик укладывал их в 10—15 м круг, а разлетавшиеся 4000 увесистых осколков давали сплошную зону поражения в радиусе 30—40 м; в то же время фугасная мощь С-24, обладавшая пробивным действием, служила надежным средством поражения скальных укрытий, толстостенных дувалов и крепостей).

Наиболее объективную характеристику Су-25 давали авианаводчики — связующее звено между авиацией и наземными войсками, выступавшие «представителем заказчика». Авианаводчики, действовавшие в боевых порядках войск, запрашивали поддерж-

ку с воздуха и выдавали целеуказание, служа буквальной подсказкой и глазами летчику при ориентировании, построении боевого захода и оценке результатов.

Однозначной мерой оценки авиаудара служил результат — замолкшая огневая точка, разнесенный дот, накрытый душманский дувал. Вызывая авиаподдержку (ее объем составлял 27—30 % всей разнообразной работы авиации), авианаводчики отдавали предпочтения следующим образом: наилучшие результаты и сработанность с войсками давали вертолетчики, находившиеся в «прямом контакте» как со своей пехотой, так и с противником; незаменимыми являлись и штурмовики, которых можно было наводить и на сильнозащищенного противника — бронезащита позволяла им уверенно чувствовать себя при атаке, а точность поражения и мощь удара давали отличный результат. Опытные летчики демонстрировали отменную меткость, укладывая бомбы и ракетный залп в 10-м круг. Что касается ИБА и истребителей, то их преимущественно привлекали к ударам по плановым целям, посылая в удаление от своих боевых порядков и избегая работы в непосредственной близости, где при их скоростях и особенностях выучки был велик риск промаха, а то и удара по своим (общим правилом при этом было нахождение цели хотя бы в 2—3 км от войск или колонны; соответственно, и доля непосредственной авиаподдержки в их работе не превышала 6—8%).

Высокая боевая нагрузка, отличавшая Су-25, в реальных условиях обычно ограни-



Пара Су-25УБ заходит на посадку

чивалась т.н. «рациональным вариантом». Штурмовики редко брали больше тонны, предпочитая сохранять «летучесть» и управляемость, положительно влиявшие на эффективность удара. Ощутимо сказывались также постоянные трудности со снабжением и подвозом боеприпасов, которых требовалось все больше и больше (их расход рос подобно снежному кому — от 21 тыс. авиабомб в 1981 году до 52 тыс. в 1982 году и до 71 тыс. — в 1984 году). Признанием заслуг Су-25 являлось первоочередное обеспечение их боепитанием, дававшее наибольшую эффективность его использования и «целое расхождение».

Ограничение боевой нагрузки Су-25 имело под собой еще одну сторону, выявившуюся в афганских условиях: предназначенный для работы над линией фронта и в непосредственной глубине штурмовик обладал небольшим запасом топлива (2850 кг во внутренних баках) и дальностью, на малой высоте не превышавшей 500 км. Радиус действия с боевой нагрузкой ограничивался 150 км, что в афганских условиях было недостаточным — многие цели, душманские лагеря и базы находились в удаленных приграничных районах, оставаясь за пределами досягаемости штурмовой авиации. В ряде крупных операций 40-й А пришлось обходиться без участия 200-й ОШАЭ, в частности, она не привлекалась к операции у Рабати-Джали в апреле 1982 года и «зачистке» зеленой зоны Аргандаба на юго-востоке страны, проводившейся в сентябре. В результате практически все вылеты Су-25 выполнялись с ПТБ, однако из-за невысокой экономичности двигателей, расходовавших на малых высотах порядка 0,5 т топлива на 100 км, дальность увеличивалась лишь до 750 км. «Лишняя»

тонна керосина, которую приходилось нести в ПТБ, вынуждала сокращать боевую нагрузку, ограничивавшуюся обычно двумя-четырьмя бомбами или блоками НАР. Неудобной была зарядка пушки, к тому же из-за перегруженности передней стойки и нескольких случаев ее складывания на посадке боезапас стали вместо штатных 250 патронов ограничивать 150—170 (каждый такой патрон вместе со звеном весил под килограмм).

Выполнение боевых задач, по опыту, требовало существенно меньшего наряда сил Су-25, нежели ударных машин других типов: так для уничтожения отдельной огневой точки в горной местности достаточным было выделение пары штурмовиков с зарядкой по четыре блока Б-8, в то время как при использовании истребителей и истребителей-бомбардировщиков требовалась четверка Су-17М3 или 6 МиГ-23 с блоками; мост через ущелье надежно поражен одним Су-25, несущим две тяжелых НАР С-25 (та же задача решалась шестью Су-17М3 или МиГ-23 с бомбами ФАБ-500): крупный отряд живой силы противника — звеном Су-25, снаряженных по два КМГУ с мелкими осколочными бомбами (соответственно звеном Су-17М3 или МиГ-23 с расходом восьми ФАБ-500 или шестеркой с 24 ОФАБ-250).

Очевидным образом, мощь и точность удара штурмовиков позволяла обходиться меньшими силами и средствами, снижая неизбежный в боевой обстановке риск (последнее на деле оказывалось небесспорным с учетом специфики штурмовых атак, выполнявшихся с меньшими скоростями и высотами). Немалую роль играл психологический фактор штурмового удара: крутящие над целью «вертушку» или заходящие «гребенкой» Су-25, атака за атакой долбящие

душманские гнезда, вселяли уверенность в бойцов, несопоставимую со скоротечным налетом истребителей, мигмом пронесившихся над целью. Должное впечатление налет штурмовиков производил и на противника. Эффективность налета обычно напрямую зависела от произведенного эффекта, а в этом с кружащими над головой Су-25, методично крушащими дувалы и крепости в кишлаках, тягаться не могли ни вертолетчики, ни артиллерия.

В то же время, ограниченное оборудование Су-25 не позволяло применять его в сложных метеоусловиях и в ночное время (круглосуточная работа в ВВС 40-й А до конца войны так и осталась до конца нерешенным делом, ограничиваясь преимущественно патрулированием аэродромов). Скромным для самолета 3-го поколения выглядело и навигационно-пилотажное оборудование, к тому же РСБН и АРК страдали низкой надежностью и бывало, что в эскадрильях они работали на единичных машинах, служивших «лидерами». Обычно штурманские задачи решались привычным способом, ориентируясь по карте (а то и ее обрывку в наколенном планшете с заданным квадратом, где предстояло работать). При отсутствии САУ это добавляло хлопот — «одним глазом в карту, другим — вперед, не расслабишься».

Мнение летчиков о штурмовике обобщал п/п-к Г. Козулин, два года воевавший в Афганистане и затем работавший инструктором

на Су-25: «Машина в работе проста и неприхотлива, в пилотировании — послушна и устойчива. Взлет быстрый, с разбегом 550—600 м и отрывом на очень небольшой скорости порядка 240 км/ч (так взлетал разве что МиГ-15) — это километров на 150 ниже, чем у Су-17М3. После поднятия передней стойки самолет сразу «вспухает» и идет вверх без дальнейшего разбега. Самолет хорошо управляется, «ходя за ручкой», легко выводится из опасных режимов, практически не входя в штопор, который на нем больше напоминает нисходящую спираль, откуда штурмовик сам выходит через 1,5 — 2 витка. Из пикирования Су-25 выходит практически без просадки.

Устойчивое поведение и простота управления в атаке позволяют обходиться без автоматики прицела, пользуясь его неподвижной сеткой. В то же время полет на малых высотах при его большом крыле очень утомителен из-за «болтанки» — уже через несколько минут изматывает, трудно держать высоту и ориентироваться. Определенно не хватает САУ, которая бы могла стабилизировать полет и снимала часть нагрузки, упрощая навигацию, полеты по маршруту и страхуя от выхода на крайние режимы. Это требует повышенного внимания и постоянной работы ручкой. Безбустерное управление изрядно перегружает летчика — работать ручкой приходится в полную силу, причем на малых скоростях ручки не хватает, а с разгоном, особенно на пикировании,



Техники эвакуируют с полосы Су-25, «разувшийся» из-за разрыва колеса

самолет становится резок и его физически трудно вытащить.

Для маневренного самолета Су-25 вяло реагирует по крену, едва валится и ощущение такое, что его просто тяжело сдвинуть. Тяговооруженность мала, из-за чего самолет медленно разгоняется и моментально тормозится, что создает трудности при полете в группе. Обороты очень медленно идут за РУДом, как ни у одной машины. Дальность Су-25 невелика и ограничивает возможности — приходилось слышать, что его рассчитывали на работу не далее 50-км от линии фронта. Полеты с ПТБ вопроса не решают. Создавая лишний вес и сопротивление, выходит, что они сами себя съедают. На посадке обязательно нужно выпускать тормозной парашют из-за не очень эффективных тормозов, чтобы их не сжечь в два счета. Рулить приходится с осторожностью и на небольшой скорости — передняя стойка поворачивается резко и на большие углы, что может привести к опасному крену (бывало, и крылом о землю чиркали).

Как следствие аэродинамической схемы с прямым крылом большого удлинения самолет имеет небольшой диапазон полетных центровок, что особенно заметно при стрельбе из пушки, когда центровка ощутимо смещается назад.

Что касается освоения Су-25, то с началом обучения на нем прямо в авиаучилищах у курсантов, изначально готовящихся на штурмовике, проблем обычно не возникает и они лучше все «схватывают», чем те, кому приходится переучиваться с других типов.

К этому можно добавить, что в ВВС Су-25, при всех своих достоинствах, относился к не

самым безопасным типам: даже к концу 80-х при накопленном опыте эксплуатации штурмовика, его особенности, полетные режимы и располагаемые резервы работоспособности авиатехники имели следствием значительный уровень летальности происшествий — 0,53, т.е. более половины их сопровождалось гибелью летчиков, не успевших покинуть аварийную машину. Для самолетов типа Су-17 и МиГ-23 доля катастроф в общем числе летных происшествий не превышала одной трети, а МиГ-27 и вовсе лидировал по этому показателю, составлявшему 0,16, и справедливо именовался «самым безопасным самолетом ВВС».

С эксплуатационной точки зрения, нарекания вызывала заправка Су-25 открытым способом через «пистолет», в то время как на других машинах ее давно сменил простой и удобный централизованный способ со штуцером — «присоской». За ходом заправки требовалось неотлучно следить, стоило зазеваться — и керосин под приличным давлением начинал хлестать из переполненного бака, «пистолет» вырывало, обдавая топливом самолет и самих техников. В пользу того же упрощения пожертвовали турбостартером, облегчавшим запуск двигателей и ставшим обязательным для всех современных самолетов. Это ощутимо сказывалось на автономности, затрудняя работу с полевых аэродромов — для проверки систем и запуска требовалось аэродромное электропитание, а использование своих аккумуляторов вело к их быстрой разрядке. Неудачная конструкция бортового электроразъема из легкоплавкой пластмассы при малейшем перегреве тут же приводила к его прикипанию



Пара Су-25 рулит на взлет в Баграме



Летчики 378-го ОШАП: майоры А. Обьедков и К. Чувильский, капитан О. Фоменко, подполковник В. Марков

к вилке, держа «на привязи» готовый к вылету самолет. На этот случай под рукой держали топор, тут же рубили им кабель, и самолет уходил в воздух с висящими обрывками проводов. Хлопот прибавляло производственное исполнение машин первых серий, преподносивших разнообразные сюрпризы. Хроническими после небольшого налета являлись трещины по узлам (особенно крепление пушки, патронного ящика и держателям вооружения), течи по гидросистеме и бакам, «потевшим» каплями керосина.

Летчики также жаловались на плохую работу системы кондиционирования, жару и недостаточное вентилирование кабины. Защищенность признавалась хорошей, подтверждением чему были отметины размазанных о броню пуль, имели место и случаи прямых попаданий в лобовое бронестекло без его пробития. Надежная бронезащита прибавляла уверенности и раскованности действий, позволяя наносить удары с ближних дистанций, поражая точечные цели, при необходимости, повторными заходами добивая ожившие огневые точки и опять же экономно расходуя боеприпасы. В то же время усиление ПВО приходилось принимать во внимание — если сам летчик под прикрытием титановой брони был защищен от огня стрелкового оружия и даже ДШК, то все агрегаты прикрыть было невозможно, и силовая установка, топливная система и управление оставались уязвимым местом

(что распространялось и на другие типы ударных машин и не раз подтверждалось уроками боевых действий во Вьетнаме и на Ближнем Востоке). За время работы первой смены 200-й ОШАЭ ее штурмовики, выполнив более 2000 боевых вылетов, 12 раз возвращались из боя на одном двигателе. Штурмовик хорошо «держал удар», перенося множественные повреждения, казавшиеся летальными для любой другой машины.

25 ноября 1981 года майор Г.Н. Гарус вернулся на аэродром с пробитым навывлет двигателем и вышедшей из строя гидросистемой. Садиться пришлось без выпуска отказавшей механизации крыла и тормозных щитков, волоча за собой шлейф керосина. Машина остановилась прямо на полосе, поскольку рулить было невозможно из-за «выбитого» управления. На самолете с заводским № 01018 насчитали несколько рваных пробоин мотогондол и шпангоутов от ДШК размером от 60x60 до 50x200 мм, замене подлежали двигатель, разрушенные трубопроводы топливной и гидросистем.

Су-25 зав. № 01021 летчика В. Бондарен ко в течение месяца дважды приходил прошитым очередями ДШК. 26 ноября 1981 года садиться пришлось на остатках топлива, вытекшего из пробитых баков, с разбитой гидравликой и электроарматурой, едва не ставшей причиной пожара — на самолете остались следы коротких замыканий и подпалы. В первом же вылете только что отремон-

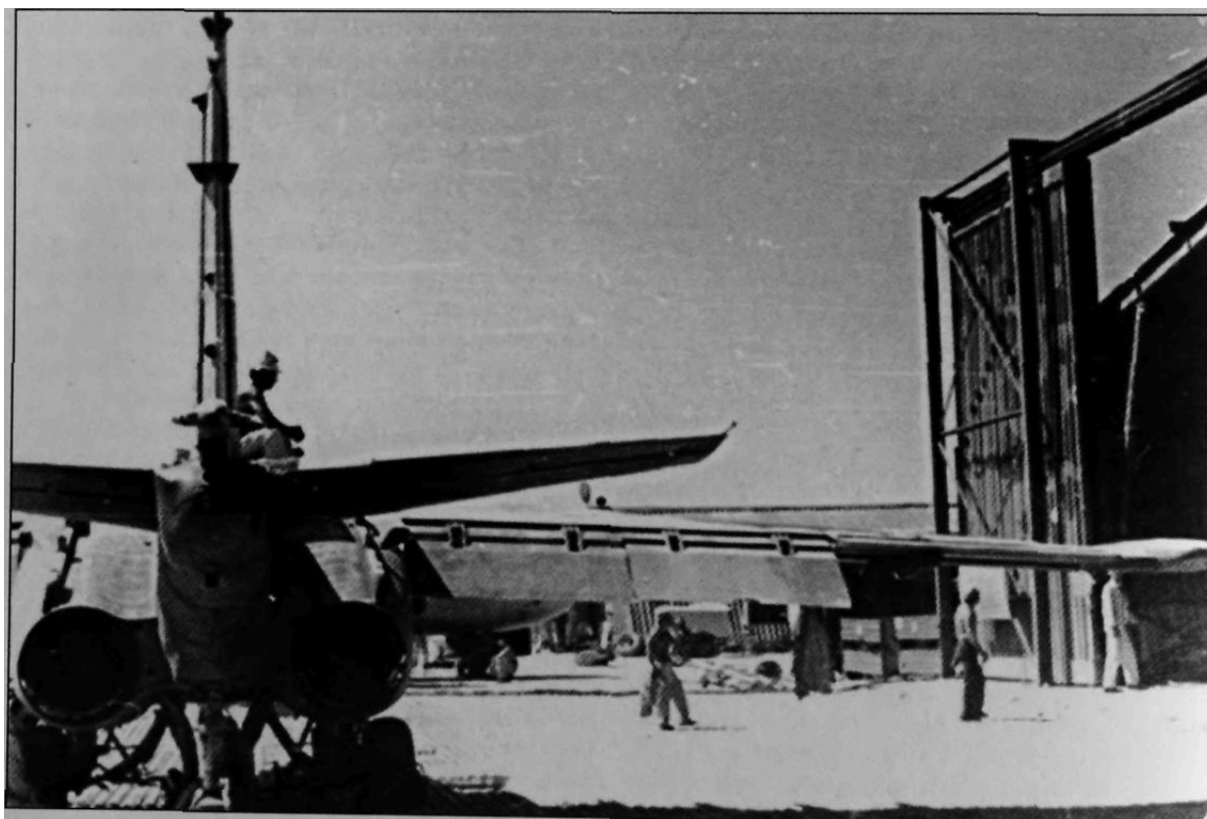
тированный самолет вновь попал под огонь. Летчик почувствовал барабанную дробь хлестнувшей по хвосту и фюзеляжу очереди. Пули повредили стабилизатор, проводку и гидросистему. На посадке при выпуске шасси внезапно пошел на уборку один закрылок, и самолет потянуло в крен. Летчик с трудом посадил плохо слушавшийся самолет без выпуска механизации. Встретивший его командир констатировал: «На самолет больно смотреть». Для ремонта штурмовика потребовался месяц работы и 340 чел/часов.

Выручала высокая ремонтпригодность и прочность машины. Даже посадка без шасси «на брюхо», для других самолетов обычно фатальная, у Су-25 в большинстве случаев оканчивалась скорым вводом в строй. Большинство повреждений устраняли на месте, заклепывая дыры и меняя разбитые агрегаты (для чего в заявках эскадрильи то и дело требовались «дюраль листовая, уголок и профиль, крепеж в ассортименте»). Для более сложного ремонта Су-25 отгоняли на ремзавод в Чирчик, кое-как подлатав для перелета. Прибывший «на честном слове» самолет украшали заплатки на паре заклепок, могло не работать оборудование и часть приборов, а однажды машину пришлось отправлять с разбитым фонарем, на скорую руку зашитым листом дюраля.

Первая потеря Су-25 в Афганистане не была связана с его поражением противником. Причина отмечалась еще при испыта-

ниях и носила предсказуемый характер: для упрощения конструкции и повышения живучести в системе управления отказались от бустеров, установив сервокомпенсаторы. Летчики указывали, что поперечное управление машиной «вялое и тугое», а угловая скорость по крену недостаточна и в полтора раза уступает заданной (60°/сек. вместо 90°/сек.). При больших скоростях начинала проявляться недостаточная эффективность элеронов, с разгоном срабатывание сервокомпенсаторов выводило их на упор и управление заклинивалось. Для предотвращения ввели ограничение по скорости 850 км/ч, которое в боевой обстановке удавалось выдержать не всегда.

14 декабря 1981 года самолет к-на М.Н. Дьякова при нанесении бомбового удара в пикировании начал крениться, скользя на крыло. Летчик попытался выровнять машину, однако положение усугубилось несимметричной подвеской бомб под крылом, одна из которых уже была сброшена. Удержать потерявший управление штурмовик не удалось, и он врезался в склон горы. Поначалу возникла версия об огневом поражении самолета с земли, и в обломках даже были найдены какие-то похожие пробоины. Но анализ обстоятельств позволил выяснить детали происшествия. В сходную ситуацию уже попадал м-р М.Н. Гарус, но тогда летчику удалось вывести машину. Тем временем летчику-испытателю А. Иванову в НИИ ВВС после



Регламентные работы на Су-25 в ТЭМ Баграма



В разреженном и жарком воздухе высокогорья посадку постоянно приходилось выполнять с тормозным парашютом



Посадка по укороченной схеме: над торцом полосы Су-25 заходит еще с изрядным креном

разгона Су-25 на пикировании с выходом на крайний режим пришлось покинуть самолет. Что касается расследования катастрофы Дьякова, то при подборе обломков части штурмовика «разбирались» солдатами с помощью ручных гранат, оставивших массу пробоин.

Решением стала установка бустеров в канале элеронов, позволивших снять проблему и довести предельно разрешенную скорость до 1000 км/ч. Одновременно усилили крылом, повысив допустимые перегрузки до 6,5. Параллельно Су-25 получил ряд других улучшений, включая тормозные щитки повышенной эффективности, позволившие выдерживать скорость без разгона на пикиро-

вании, позволяя прицеливаться и упрощая вывод. Новые самолеты пошли в производство в 1984 году с 6-й серии, дав такое же наименование усовершенствованным штурмовикам.

Тем временем следующая смена 200-й ОШАЭ, прибывшая в Афганистан в октябре 1983 года, продолжала работать на Су-25 первых серий (обновление матчасти обычно осуществлялось взамен ушедших в ремонт, потерянных или списанных по состоянию самолетов, поддерживая должное число боевых машин в строю). Новым командиром стал п/п-к П.В. Рубан — командир с примечательной карьерой, чей послужной список включал работу сталеваром на «Запорожста-



Штурмовики Су-25 в Кандагаре

ли» и приход в авиацию в 22-летнем возрасте после сдачи экстерном экзаменов за полный курс летного училища.

Потерянный той же осенью Су-25 также трудно было отнести на счет противника. У взлетавшего самолета к-на А.Н. Шатилова открывшимся на фюзеляже лючком заклинило переставной стабилизатор. Загруженная бомбами машина не могла набрать высоту, перегревались двигатели, грозя пожаром, и летчику пришлось катапультироваться из едва управляемого штурмовика. Поиск причин происшествия в боевой обстановке всегда был делом неоднозначным и требовал «назначения виноватых» — роль, которую

никто занять не торопился. Как правило, все старались списывать на огонь противника или отказы, тем самым, 80% всех неисправностей по ВВС 40-й А относили на конструктивно-производственные недостатки, ответственность за которые несли разработчик и завод-изготовитель, и только 4% приходилось на вину летного состава и 3% — техников (в Союзе пропорция была обратной). В данном случае просчет списали на неисправные гидроаккумуляторы, «помешавшие убрать шасси», что и привело к необходимости покидания самолета. На всех штурмовиках, однако, тут же сняли злополучный лючок, а впоследствии узел доработали так,

чтобы он стал открываться вниз. В отчетности ВВС 40-й А самолет был проведен как боевая потеря — все же авария произошла при выполнении боевой задачи.

Командир 200-й ОШАЭ П.В. Рубан погиб 16 января 1984 года под Ургуном, где силами 40-й А проводилась крупная операция. Летчик, имевший на счету 106 боевых вылетов, повел группу на удар по укрепрайону. Штурмующая цель, комэск попал под зенитный огонь, повредивший управление и двигатели его самолета. Все произошло на глазах у его ведомого В. Рассохи — Су-25 пошел вниз, валься на крыло. Позже имела хождение версия, что Рубан был убит прямо в кабине пулей АШК, пробившей фонарь. На деле ведомый докладывал, что комэск пытался удержать поврежденный самолет и успел сообщить о потере управления. Летчик катапультировался из опрокидывающейся машины, но ему не хватило высоты. Подобравшие его вертолетчики поисково-спасательной группы из 335-го ОБВП рассказывали, что летчик был еще жив и умер уже на борту вертолета — умер в воздухе.

Место комэска занял м-р Григорий Чехов (больше известный как Жора). Без участия «Жориной эскадрильи» не обходились и другие крупные операции 1984 года — беспрецедентная по масштабу и привлечению сил Панджшерская в мае — июне и прове-

денные подряд три Кабульских. Только авиационных ракет в 1984 году было израсходовано 925 тыс. — втрое больше 381 тыс. в предыдущем году, а расход патронов перевалил за миллион, достигнув 1014 тыс. штук.

На период последней из проводимых в центральных провинциях операций в сентябре — октябре пришлось и очередная замена в 200-й ОШАЭ. Эскадрилью к этому времени перебазировали в Баграм, поближе к месту работы. На этот раз группа сменщиков п/п-ка Н.В. Шаповалова 20 сентября 1984 года прибыла из Арциза, где успели освоить Су-25. Летчики прилетели на новых Су-25 6-й серии, только что полученных с завода. Боевой работы явно предвиделось с избытком, и десятка новых штурмовиков пополнила имевшиеся в эскадрилье 11 машин прежних серий. По выработке ресурса, составлявшего тогда 600 часов, «поношенные» самолеты стали отгонять в ремонт, меняя на новые.

Существенное усиление штурмовой авиагруппы наступило уже через две недели. 9 октября 1984 года поступил приказ о развертывании на базе эскадрильи штурмового авиаполка в составе ВВС 40-й А. Вопрос о развертывании штурмового полка был решен загодя: руководство армии и Минобороны не раз отмечало достоинства штурмовика, и в докладе о результатах бое-



Один из первых снимков Су-25, сделанный пробравшимся в Афганистан западным журналистом. Штурмовик занимается «обработкой» кишлака в горном ущелье близ Панджшера

вых действий в июне 1984 года Маршал Советского Союза С. Соколов счел необходимым особо подчеркнуть: «Хорошие боевые качества подтвердили самолеты-штурмовики Су-25».

Пожелания о более массовом привлечении Су-25 к боевой работе и до этого высказывались регулярно и вопрос, что называется, назрел, но производственные и организационные трудности долгое время не давали это реализовать (попросту не хватало ни штурмовиков, ни летчиков). Тем самым, при всех достоинствах, доля эскадрильи Су-25 в общем объеме задач ВВС 40-й А долгое время оставалась весьма ограниченной: так, при крупной операции на севере страны у г. Дарзаб зимой 1981 года задействованы, помимо вертолетов армейской авиации, 24 Су-17МЗ и 12 МиГ-21бис, в то время как штурмовики смогли выделить только два звена Су-25. Для проведения Панджерской операции в мае—июне 1982 года, где армии пришлось иметь дело с хорошо укрепленной и защищенной вотчиной Ахмад-Шаха, была сосредоточена мощная авиагруппировка, включавшая сотню вертолетов, полновесные эскадрильи ИА и ИБА; от штурмовиков привлекалась шестерка Су-25, составлявшая тогда половину всех наличных сил. 108 самолетов и вертолетов в ходе операции получили боевые повреждения, а четыре машины были потеряны безвозвратно.

378-й ОШАП комплектовался силами наиболее подготовленных 80-го и 90-го полков однако уже прошедшие Афганистан летчики по второму разу в него не направлялись впрочем, вскоре, когда стал ощущаться недостаток летчиков с боевым опытом, дошла очередь и до них, и повторное «выполнение интернационального долга» среди штурмовиков стало нормой. Группа управления во главе с командиром п-ком А.В. Бакушевым прибыла из Арциза. Пополняя полк новой техникой, зимой с завода пригнали еще 16 новых самолетов и 378-й ОШАП приобрел двухэскадрильный состав, насчитывая 28 Су-25 — две эскадрильи по 12 самолетов и звено управления. Штурмовая авиация только набирала силы, и при вводе в строй тогда еще руководствовались Курсом боевой подготовки, предусмотренным для ИБА (КБП ИБА - 75).

Массовое освоение Су-25 в ВВС потребовало расширения их выпуска в Тбилиси, где не обходилось без проблем, проявления особенностей и традиций закавказского предприятия. На заводе, казалось, не действовали авиапромовские нормативы и акты — само производство, достаточно мощное и оснащенное, носило сезонный характер, поскольку к осени многие рабочие удалялись заниматься своими виноградниками и виноделием, а в работе обычным делом были проявления характера и индивидуальности, пе-



Посадка на Баграмском аэродроме. Вдали - горы Зингар



Штурмовик проходит над постом обороны, прикрывающим периметр аэродрома

чать которой носила и их продукция. Общим местом было отсутствие взаимозаменяемости агрегатов, хромавшее качество, отступление от технологии и самовольные «улучшения». Нарушались обводы крыла и оперения, «волнами» гуляла клепка, случалось, в полете слетали фонари, постоянными были другие дефекты, не раз заставлявшие военных прекращать приемку. Первый собранный в Тбилиси самолет из-за эксплуатационной непригодности пришлось отправить на «расстрел» для огневых испытаний бронезащиты. В серии отдельные машины то и дело проявляли непредсказуемость поведения и характеристик, требуя индивидуальной доводки. Заводской летчик-испытатель В. Петросянц в живописных выражениях отзывался о местной культуре производства: «Запросто могут ручку управления задом наперед поставить, когда план гонят».

Ко времени формирования 378-го ОШАП в Баграме работала «грузинская деревня», как прозвали бригаду заводчан, сопровождавших эксплуатацию и выполнявших необходимые доработки. На заводе тогда стоял еще целый полк машин — полсотни Су-25, к которым летчики отказывались подходить, на взлете те стремились опрокинуться на спину. Оказалось, что при сборке крыла нарушалась технология и консоли собирались не в стапеле, а «на коленке», из-за чего воз-

никала крутка крыла, расходящаяся на его половинах до 3 град. Механизация крыла могла самопроизвольно зависнуть, заклинившись при выпуске и уборке. Потребовались основательные усилия ОКБ, чтобы привести производственное исполнение в норму. В серии все же встречались сюрпризы, когда находившееся в отсеках оборудование монтировалось таким образом, что извлечь отдельные блоки можно было разве что при помощи зубила. «Индивидуальность» машин вызвала предложение об их персональном закреплении за летчиками, однако сам характер службы и летной работы затрудняли бы планирование и организацию полетов и исключали такой порядок, негибкий и неподходящий при постоянной ротации техники в эксплуатации, время от времени отходившей на регламентные работы и в ремонт.

Вместе с тем начальный период эксплуатации являлся проблемным практически для любого типа самолета, а для Су-25 интенсивная служба в боевых условиях способствовала выявлению «детских болезней», оперативному изживанию дефектов и доводке машины. Надежность и эксплуатационную пригодность Су-25 удалось повысить в несколько раз и по этим показателям он стал не уступать другим самолетам: если в 1984 году у Су-25 в ВВС 40-й А наработка на неисправность на земле и отказ в воздухе не превы-



Хорошо видны выпущенные тормозные щитки — «сандалеты» садящегося Су-25



Окрестности аэродрома, помимо сторожевых постов, были усеяны минными заграждениями и опутаны колючей проволокой для защиты от диверсий



Посадка на ВПП Баграмского аэродрома

шали 11 часов и 62,3 часа соответственно, то уже в следующем году эти параметры были доведены до 33,3 и 103,7 ч. (на уровне Су-17МЗ и МиГ-23МЛД). Для сравнения можно сказать, что в «тепличных» домашних условиях первого года лидерной эксплуатации одного из самых надежных самолетов ВВС — МиГ-27 соответствующие показатели составляли всего 2,8 и 50 ч.

Первые серии выпускавшихся Тбилиским заводом Су-25 несли камуфляж «европейского» типа. Фюзеляж окрашивался в два оттенка зеленого цвета — землистый и светлый хаки, а на оперении и плоскостях к ним добавлялись светло-коричневый (охра) и темно-бурый цвета. Характерной особенностью цветовой схемы была тусклая серо-голубая окраска нижних поверхностей («под хмурое небо Европы»), причем граница раздела «земных» и «небесных» цветов была размытой и проходила достаточно низко, практически по самому брюху самолета.

С началом массовой эксплуатации Су-25 камуфляж претерпел ряд изменений. Через Афганистан проходило все больше штурмовиков, и по опыту боевого применения самолет получил новую схему окраски, более соответствовавшую местным пейзажам. В этом камуфляже преобладали свойственные горно-пустынной местности коричневые краски, а нижние поверхности окрашивались в ярко-голубой цвет, прозванный «кабульской лазурью». Светлые голубые поверхности доходили по бортам до самой кабины и верха мотогондол, что снижало заметность штурмовика при бое-

вых маневрах на малой высоте, на виражах и боевых разворотах с крутыми кренами, открывавшими противнику боковые проекции самолета. Прежняя окраска в этих случаях выделяла их контрастные «земные» цвета, в новом варианте голубые тона «растворялись» на небесном фоне. Первые самолеты с новой окраской, принадлежавшие к 6-й серии, поступили в 378-й ОШАП уже зимой 1985 года. До переокрашивания «зеленых» самолетов по новой схеме в боевой обстановке, естественно, не доходило; этим обычно не занимались и при выполнении скоротечного ремонта поврежденных и выработавших ресурс Су-25 на АРЗ в Чирчике, возвращая штурмовики в полк (встречались и любопытные исключения, когда восстановленные машины так и продолжали летать, блестя неокрашенными после замены панелями, крышками люков, а то и целыми агрегатами). Со временем поступавшие с завода новые штурмовики почти полностью сменили «зеленые» самолеты, которых в полку оставались единицы. Однако вплоть до конца работы в Афганистане в 378-м ОШАП имелся, по крайней мере, один такой самолет с бортовым номером 01.

В части Су-25 поступали с уже нанесенными на заводе бортовыми номерами, выполнявшимися трафаретом белым кантом по камуфляжу. Кое-где уже на месте их закрашивали однотонным цветом, своим для каждого полка с характерным для него набором номеров. В 80-м и 90-м ОШАП этим не занимались, оставляя заводское исполнение белым кантом с «рубленными» цифрами и так

же выглядели поступившие в 378-й ОШАП их машины. Со временем на всех машинах 378-го ОШАП, боевых и «спарках», было введено написание номеров красным цветом с тонкой черной обводкой, наносившейся прямо на заводе. На Су-25 редко присутствовал свойственный суховским самолетам красочный элемент — «крылатый витязь» красного или синего цвета, встречавшийся на многих Су-17 и Су-24, эту эмблему практиковали на машинах заводов Новосибирска и Комсомольска-на-Амуре, однако, в Тбилиси она так и не прижилась. Здесь предприняли свою попытку «декорировать» штурмовик, украсив одну из опытных машин Т8-4 изображением витязя в тигровой шкуре, указывающим на место рождения самолета. Однако значок успеха не имел, и все последующие серии обходились без этой визитной карточки.

В большинстве своем (за исключением разве что пары белорусских полков) Су-25 не несли и известную эмблему «Отличный самолет», которой отмечались экипажи, успешно овладевшие курсом боевой и политической подготовки — в «воюющих» частях штурмовой авиации, то и дело посылавших группы в Афганистан, было не до соцсоревнования.

Прочие «росписи» на бортах Су-25 носили практический характер — уже в заводском исполнении разработчики предусмотрели множество надписей эксплуатацион-

ного характера. Текстовые и знаковые трафареты красного, желтого и синего цвета соответствовали разным видам и объему подготовок — предварительной, предполетной и к повторному вылету, указывая, какой лючок следует открывать, на что обратить внимание и какой агрегат проверить. Тут же напоминались контрольные значения требуемых параметров — давление в гидросистеме, воздуха в колесах, загрузка и прочее, благодаря чему машину в полет мог выпустить даже «молодой и необученный» механик. Удобством в обращении и обслуживании Су-25 выгодно отличался от многих машин, а обилие броских технических «граффити» с первого взгляда вызывало впечатление: «Его можно читать, как газету».

Надежность и доступность Су-25 в эксплуатации позволяли упростить обслуживание, опуская ряд обязательных дома пунктов и канонов, хотя предусмотренный на военное время специальный регламент в Афганистане долгое время не вводился, будучи разрешенным только в июне 1986 года; «на основании накопленного опыта» ГИ ВВС допускал упрощенную процедуру и отмену ряда работ по подготовке, ограничивая необходимыми операциями и разрешая продление ресурса на месте до 50 часов (3 месяцев). Сокращая время, техники успевали выполнять за летчиков часть предполетной процедуры, самостоятельно запускали двигатели, а то

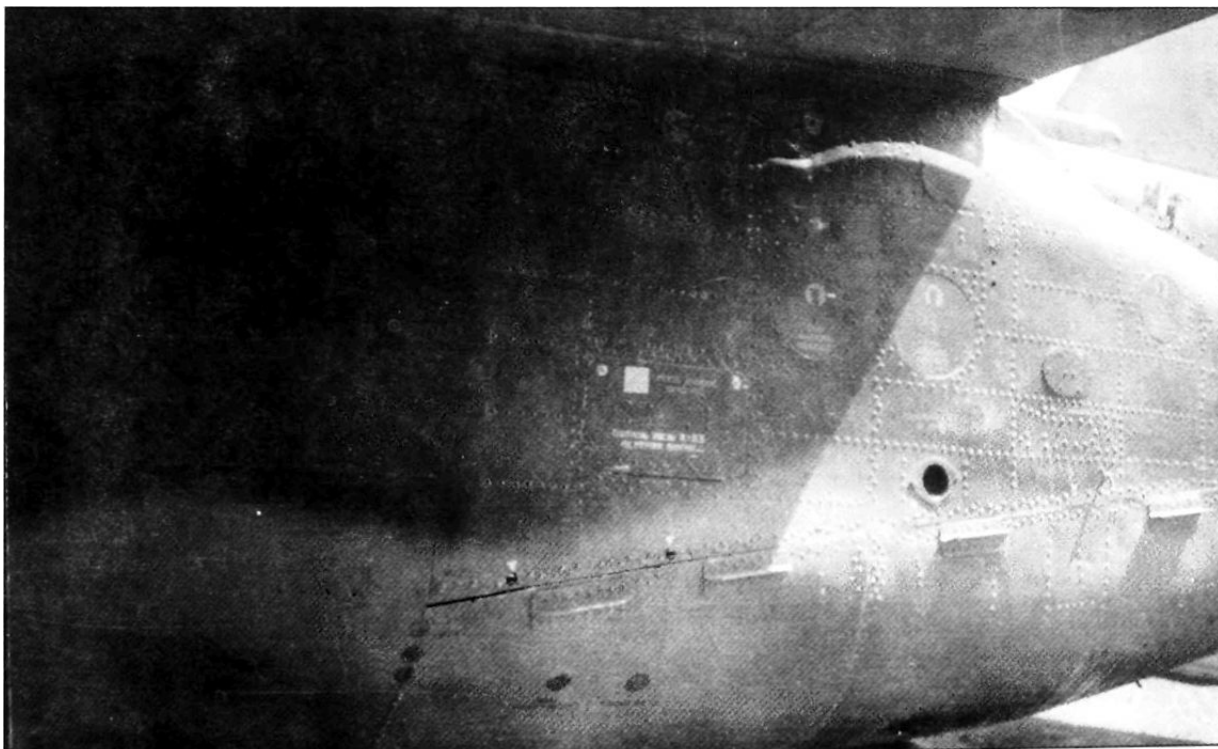
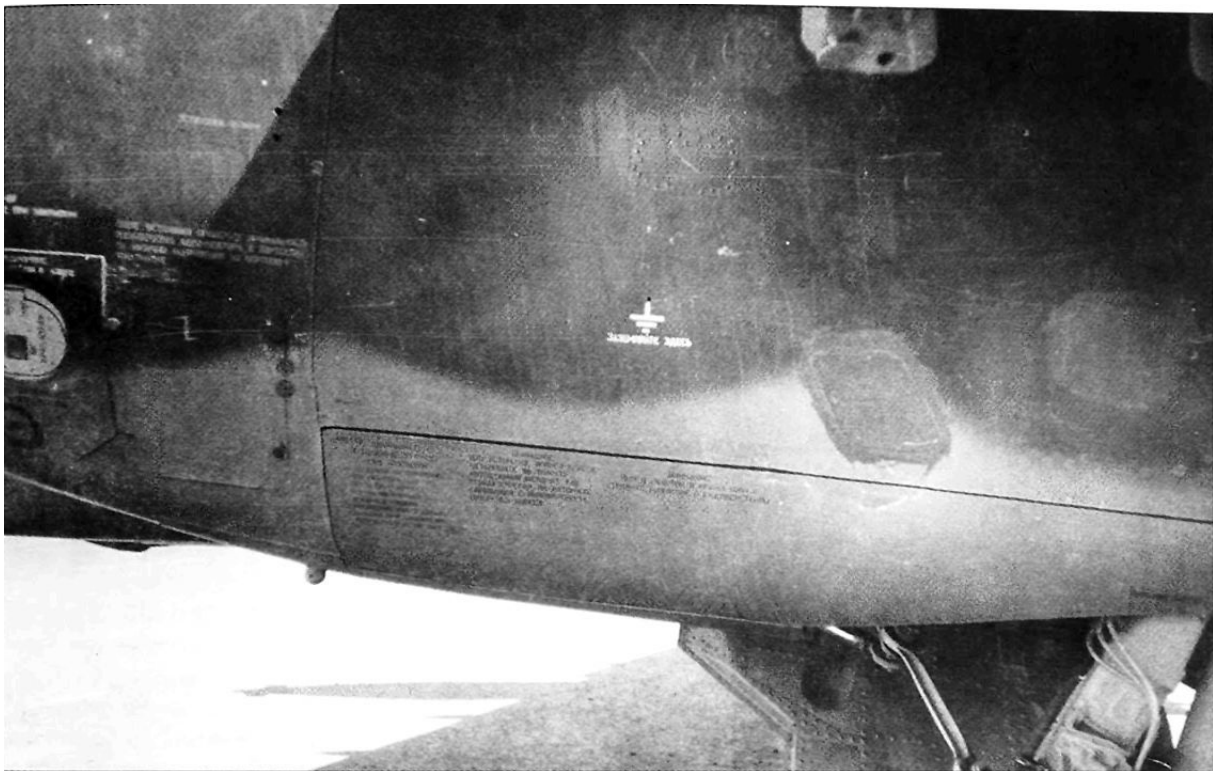


До появления «спарок» Су-25 роль учебно-боевых машин выполняли Л-39

и вырубали, перегоняя самолеты со стоянок. В то же время при необходимости и сам летчик мог справиться своими силами, готовя штурмовик к вылету.

Начало деятельности 378-го ОШАП было отмечено парой инцидентов, ставших прямым следствием как организации, так и особенностей штурмовика. Уже при перелете в Баграм 20 сентября 1984 года на посадке

был разбит Су-25 № 49 ст.л-та А. Коляко. Перелет выполнялся с полной загрузкой ПТБ и шестью заряженными блоками Б-8 (как говорили, кому-то из начальства в безлесном ТуркВО понадобились доски от списываемых упаковочных ящиков, на стройку или дачу). Молодой летчик впервые садился на высокогорный аэродром. Перегруженная машина просела, ударившись о землю до по-



следы боевых повреждений и ремонта на баках Су-25: поставленные на скорую руку заплаты на паре заклепок, замазанные первой попавшейся под руку краской



Пара Су-25 уходит на задание - срочно поддержать войска БШУ

лосы, по пути лишилась части деталей и помяла хвост и фюзеляж. Самолет «повело», и его пришлось списать, сдав в качестве пособия в одно из училищ.

Не прошло и месяца, как при грубой посадке попал в аварию Су-25 л-та Малышева. Возвращаясь с задания в паре с комэска, летчик не досмотрел за расходом топлива и тянул на аэродром на его остатках (в кабине уже высветилось «топлива ноль»). Заходить на посадку пришлось с ходу, при ударе о землю стойки шасси пробили баки, но обошлось без пожара — гореть в них было уже нечему. Чтобы «не подставлять» летчика, повреждения провели как причиненные огнем противника, а подтверждения получили, расстреляв самолет из автомата. Штурмовик отправили домой на борту Ан-12, хотя в грузовой кабине транспортника он толком не умещался и перелет пришлось выполнять с торчащим наружу хвостом Су-25. Оба эти происшествия, однако, в документации ВВС 40-й А не были отражены как боевые потери — формально самолеты числились как «поломки, подлежащие восстановлению».

С развертыванием полка интенсивность боевой работы штурмовика резко возросла: если первая смена 200-й ОШАЭ за 15 месяцев выполнила около 2000 боевых вылетов, то полковым составом за год их произвели почти 11 000. Растущее число рискованных

заданий при усиливающейся ПВО противника сопровождалось множившимися боевыми повреждениями, не обходясь без неизбежных фатальных результатов. Штурмовики не раз возвращались со следами пожара, выгоревшими двигателями и отсеками, пулевыми отметинами на бронестекле и бортах кабины. Су-25 АЛ Карпушина, попав под зенитный огонь, горел в воздухе, однако пожар крыла и двигателя удалось «забить» системой пожаротушения, самолет дотянул домой и был восстановлен. Летчик Ю А. Романов после штурмовки сажился на одном двигателе и с поврежденной гидросистемой; его машину с полосы пришлось оттащить на стоянку — рулить он не мог из-за отказа управления и тормозов.

Из-за скученности на аэродроме однажды едва не сработал «генеральский эффект»: генерал-майор Васильев из штаба 40-й А готовился вылететь на Су-25, когда сдававшая задом аэродромная машина пробила ПТБ под крылом его самолета. Керосин полился по металлу настила, тут же загорелся и пламя стеной встало вокруг самолета. Набежавший аэродромный люд на руках откатил штурмовик назад, летчику помогли выбраться из закопченной кабины, услужливо предложив соседний самолет, но тот ошалело отмахнулся: «Да ну вас к черту...»

Первую боевую потерю полк понес ровно через два месяца. 10 декабря 1984 года из по-

лета не вернулся л-т В.И.Заздравное — молодой летчик, всего год назад окончивший Армавирское училище. Донесение гласило, что при авиаподдержке наземных войск в Панджшере штурмовик атаковал цель пушечным огнем, попал под зенитный обстрел и, не выйдя из пикирования, врезался в землю и взорвался. Ведущий пары Шаповалов, однако, сам не наблюдал обстоятельств падения и обнаружил отсутствие ведомого уже после выхода из боя, когда тот не отозвался по дороге домой.

В том же районе 22 июля 1985 года погиб СТ.Л-Т СВ. Шумихин. Нанося БШУ, штурмовик находился над целью более получаса, раз за разом ныряя в ущелье и сбрасывая бомбы. Израсходовав почти весь боезапас, летчик доложил, что «гвозди еще есть» («гвоздями» называли НАР типа С-5) и уже в подступавших сумерках пошел на 11-й по счету боевой заход. Из атаки самолет не вышел, ударившись о склон горы. С земли наблюдался огонь ДШК, видимо, поразивший летчика, самолет которого продолжал ровно идти до самой земли. В посмертном наградном листе на орден Красного Знамени летчику, имевшему 244 боевых вылета, говорилось: «... в условиях противодействия ПВО сумел нанести точный бомбовый удар по скоплению отступающего противника,

но был сбит». В приказе по ВВС 40-йА этот случай был расценен как следствие недостатков в тактике, шаблонности и недооценки противника.

При популярности и боевой эффективности штурмовиков, однако, выполняемый ими объем заданий отнюдь не превосходил соседей — истребителей, ИБА и разведчиков, наравне участвовавших в «карусели» непрерывных БШУ. Так, в 1984 году истребители выполняли в среднем 1,15 вылетов в смену, разведчики на Су-17МЗР — 1,17, а штурмовики — 1,07. Что касается общего числа вылетов, то в 1985 году среднее их число на Су-25 составляло 216 (максимальное на штурмовике - 315), на Су-17МЗ - 232 (максимально 394) и на МиГ-23 — 112 (максимально 423), в то время как на вертолеты в среднем приходилось 360—400 вылетов, а у отдельных машин их число доходило до тысячи за год.

Кажущееся непропорциональным равное соотношение боевых и небоевых потерь Су-25 — 50:50 по итогам первого года работы 378-го ОШАП на деле было сходным с данными по другим типам, примерно соответствующая и уровню в авиации других стран и разных периодов (так, за годы Отечественной войны ВВС РККА по небоевым причинам лишились 55% машин).



Су-25 на посадочной глиссаде

При очередной замене состав 378-го ОШАП в октябре 1985 года был доведен до трехэскадрильного, согласно штатам штурмового авиаполка, включавшего три эскадрильи по 12 машин и звено управления с общим числом в 40 Су-25 (на деле численность самолетов почти всегда отличалась от штатной, иногда довольно значительно, а предусмотренных шести учебно-боевых «спарок» полк и вовсе не получил; их выпуск только налаживался и в ВВС 40-й А они стали поступать лишь с 1988 года). Отсутствие «спарок» компенсировалось несколькими L-39, служившими для восстановления летных навыков, проверки, разведки погоды и т.п., при-

чем задания на них расценивались зачастую как наказание — после бронированного штурмовика в кабине «элки» чувствовать себя было неудобно.

В ходе последующих ежегодных замен полк пополнялся также эскадрильями 368-го ОШАП из Калинова (ПрикВО), 187-го ОШАП из дальневосточной Черниговки и 206-го ОШАП из белорусских Пружан, чередовавшихся с бессменными Арцизом и Ситал-Чаем. Общим местом всех штурмовых авиаполков тогда было недавнее формирование и укомплектованность в значительной мере молодежью, только что выпущенной из училищ. Летный опыт и классность



Штурмовик рулит не взлет



Белые звезды на носу Су-25 — отметки о боевых вылетах



Су-25 на аэродроме Чирчик, служившем учебной базой для направляющихся в Афганистан летчиков



«Крупный калибр» - блоки тяжелых НАР Б-13Л под крылом штурмовика

23—24-летних летчиков в основной массе составляли желать лучшего.

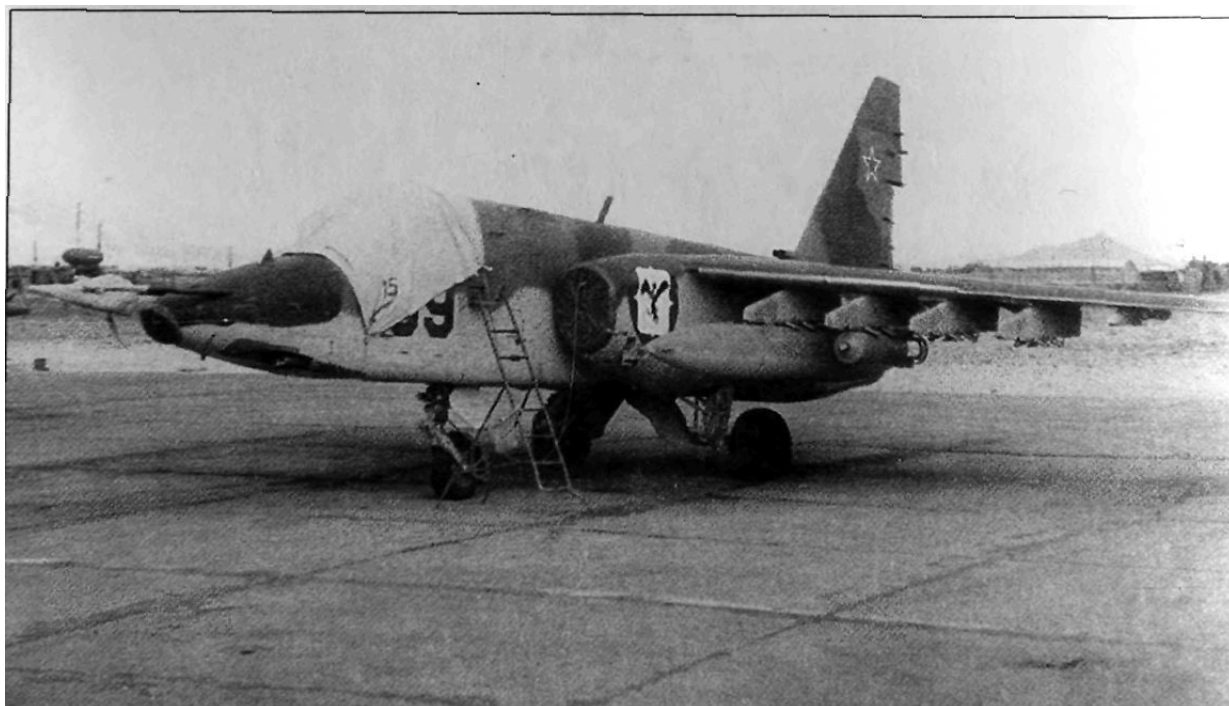
Доведенный до штатного состава 378-й ОШАП стал единственной во фронтовой авиации ВВС 40-й А частью полной комплектации — входившие в нее истребители, ИБА и разведчики продолжали работать более скромными группами эскадрильного состава. О значении, придававшемся штурмовикам, говорит сам за себя такой факт: в Афганистане в это время воевала без малого четвертая часть всех Су-25, имевшихся в совет-

ских ВВС. Командование 378-м ОШАП с октября 1985 года принял п/п-к А.В. Руцкой — будущий вице-президент России, уже тогда известный как командир властный и лихой, со своими взглядами на задачи и возможности своих летчиков. По его инициативе стали внедряться новые формы организации и тактические приемы, началось использование на Су-25 управляемого вооружения — ракет Х-25 и Х-29, мощного и эффективного оружия с высокой точностью и дальностью. Ракеты позволяли атаковать с расстояния до

7 — 8 км, избегая входа в зону поражения ПВО, где полным ходом уже использовались ПЗРК, число которых нарастало с каждым месяцем.

Впервые ракеты были использованы в операции по штурму крупной и хорошо укрепленной душманской базы Джавара в апреле 1986 года, где ими уничтожались укрытия в пещерах и склады вооружения. Однако на войне редко все идет по писаному, и список потерь открыл сам командир полка. 6 апреля 1986 года Руцкой прикрывал звено комэска м-ра Высоцкого, наносившего ракетный удар по Джаваре. Атакуя цели пушечным огнем с высоты 450—500 м, его самолет

при третьем по счету заходе получил множественные попадания. По описанию самого летчика, разрывом ракеты был поражен левый двигатель, самолет вспыхнул и обесточился, и тут же справа по борту прошла очередь, повредившая второй двигатель и управление. Катапультироваться удалось с высоты 100 м, приземление произошло рядом с упавшим самолетом, где летчика и подобрали вертолетчики из 50-го ОСАП, рассказывавшие, что брать его пришлось силой — контуженый летчик считал, что его окружают душманы. Жесткое приземление повредило позвоночник, но к осени Руцкой смог вернуться в строй.



Варианты исполнения эмблемы с «грачом» на бортах Су-25 из 378-го ОШАП



Су-25 одной из ранних серий, прибывший из 378-го ОШАП для ремонта на Чирчикский АРЗ

Затянувшаяся война, растущие потери и малая результативность боевых действий заставляли искать иные решения. С ограничением числа крупных операций, не дававших должного эффекта и лишь усиливавших враждебность населения, на первый план выходила борьба с поставками оружия душманам и уничтожение их опорных пунктов и баз, обычно лежавших в труднодоступных районах, что требовало постоянной работы «длинной руки» авиации. Командующий опергруппой МО СССР в Кабуле В.И. Вареников в апреле 1986 года предлагал Минобороны: «Боевые действия против базовых районов не проводить. Такие районы подвергать массированным ударам авиации с применением дистанционного минирования, авиабомб объемного взрыва и т.д.».

По официальным данным, в 1986 году из состава полка были потеряны 8 Су-25, такие же потери принес и следующий год (с учетом разбитых и не подлежавших восстановлению машин потери были несколько больше). Оба погибших в 1986 году штурмовика, А. Баранов и И. Алешин, были молодыми летчиками, едва успевшими получить звание старшего лейтенанта. Причиной гибели обоих было названо поражение зенитным огнем, хотя детали произошедшего 2 октября 1986 года с Барановым остались невыясненными — вылетевший ночью на поиск противника в гористый район Шайхамордан летчик не вернулся на аэродром и, с большей долей вероятности, в темноте мог столкнуться с горой. Ночные вылеты после этого

надолго отменили. В донесении не обращалось внимание на трагическое совпадение — летчику суждено было погибнуть именно в свой день рождения. Сбитый 20 ноября 1986 года у Саланга И.В. Алешин пытался катапультироваться, но ему не хватило высоты. Два последних происшествия в этом году пришлось на один день 3 декабря 1986 года. При нанесении удара в районе западнее Кабула Су-25 заместителя командира полка п/п-к Фабрый был подбит ПЗРК. Следом за ним ракета поразила самолет м-ра Шулимова, потерявший стабилизатор. Обоим летчикам удалось катапультироваться.

Растущая опасность потерь от ПЗРК потребовала изменений в тактике и мер по повышению защищенности штурмовика. Конструктивные нововведения включали усиление бронезащиты отсеков и двигателей, укладку между ними огнеупорных стеклотканевых матов и более эффективную систему пожаротушения.

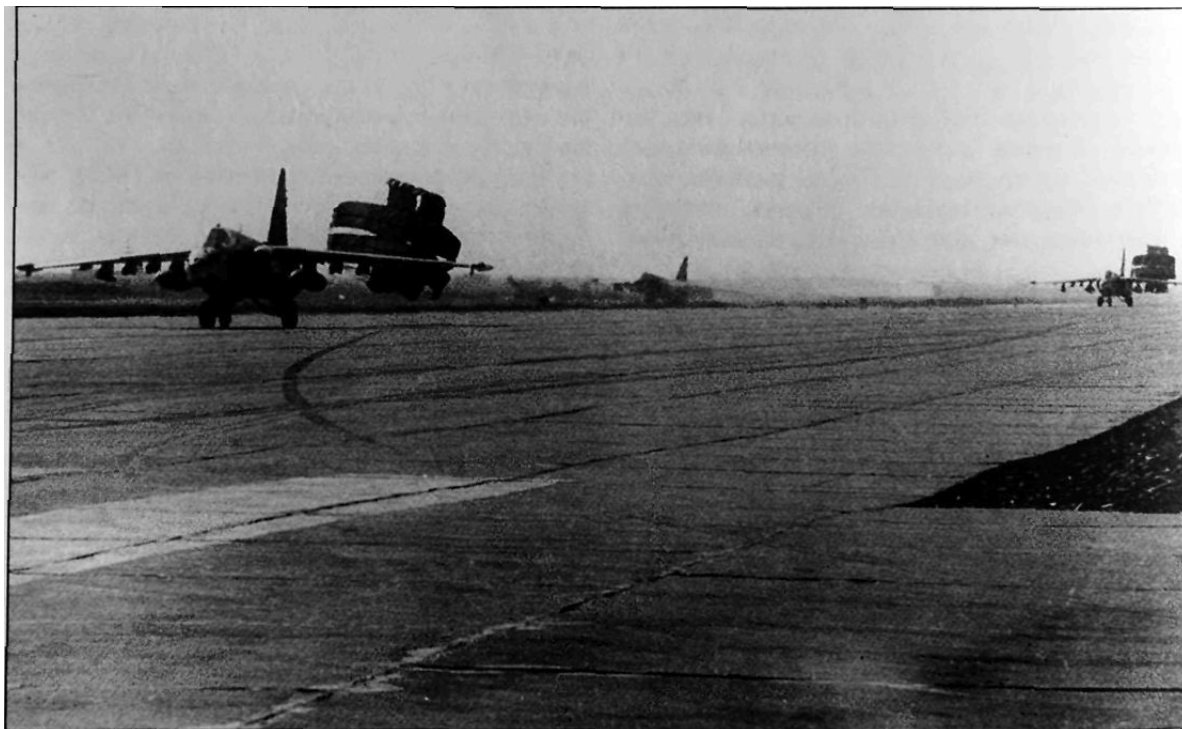
По результатам боевого опыта, полученного в Афганистане и массовое применение там ПЗРК «Стингер» потребовало усилить бронезащиту. В комплекте двух доработок с лета 1987 года с 9 серии добавили и стальные бронеплиты между ТРД и фюзеляжными топливными баками длиной 1,5 метра и толщиной 5 мм. С самолета № 09077 в хвостовой части снизу у шпангоутов 18-21 и 21-25 была установлена дополнительная броня. С 10 серии на капотах мотогондол с внутренней стороны закрепили 17-мм титановые пластины, приковавшие маслобаки двигате-

ля. В дальнейшем на Су-25 устанавливалась дополнительная система пожаротушения служащая для ликвидации пожара в смежном с мотогондолами отсеке оборудования в хвостовой балке самолета. Кроме того, было введено автоматическое срабатывание пожарных клапанов отсекающих топливо от поврежденного двигателя. Ранее эта операция выполнялась вручную, и летчики не всегда сразу же после попадания ракеты в двигатель Су-25 отсекали топливо и включали систему пожаротушения, надеясь сохранить часть тяги поврежденного ТРД. В итоге это усугубляло пожар и становилось причиной потери машины.

Число ИК-ловушек, отвлекавших на себя ракеты, на борту Су-25 увеличили вдвое, доведя до 256, чем обеспечивалось выполнение 4—8 атак. Управление отстрелом ловушек, помимо спецпанели, задававшей темп и число патронов в серии, завели и на боевую кнопку с тем, чтобы прикрытие автоматически обеспечивалось уже при заходе на цель. Установили и бронеплиту в хвосте, прикрывавшую блоки управления АСО, при поражении которых штурмовик оказывался без защиты от последующих пусков. Общая масса бронезащиты возросла почти вдвое, достигнув 1100 кг. Улучшенные Су-25, именовавшиеся «самолетами с повышенной боевой защитой» (Су-25 с ПБЖ), стали поступать в ВВС 40-й А с августа 1987 года. Для снижения потерь атаки предписывалось проводить, не допуская снижения менее

4500 м и избегая попадания в зону досягаемости ПВО. Высота ввода в пикирование при этом возрастала до 7000—8000 м, что сводило на нет точность и эффективность авиаудара — цель оттуда было просто не разглядеть, и зачастую запрет нарушался летчиками, от которых все же требовался результат. А В. Руцкой резко окрестил такую тактику «бездарным применением авиации».

Для штурмовиков, загнанных на рабочие высоты в 7—8 км, нововведения обернулись дополнительными проблемами. Негерметичная кабина и большие перепады давления при боевых заходах имели следствием многочисленные недомогания со здоровьем. Частыми были кровотечения из носа, расстройства сердечно-сосудистой системы и органов дыхания, вспучивание живота и обострение набора профзаболеваний, притом, что летная нагрузка и без того в 3—4 раза превышала установленные нормы. Взлеты и посадки Су-25, как и прочих машин, стали выполнять по укороченной схеме с тем, чтобы самолет выходил на безопасный эшелон и снижался с него, оставаясь в пределах охраняемой зоны вокруг аэродрома. Такая посадка с выпуском всей механизации и тормозных щитков выполнялась по крутой спирали, после чего летчику, вышедшему к ближнему приводу, следовало не зевать, погасив вертикальную скорость и убрав крен, оборотами двигателей подтягивая машину в точку приземления. За считанные минуты «управляемого падения» массивная



Посадка группы Су-25 • Баграме. На заднем плане видна а облаке пыли выкатившаяся с полосы машина



Су-25 с подвеской крупнокалиберных НАР типа С-24



Техник командирского самолета дает «добро» на запуск группы

бронекабина Су-25 сохраняла холод высоты, и встречающим представала удивительная картина — заиндеветый нос штурмовика, заруливающего в 40-градусную жару.

Счет потерь в 1987 году открыл Су-25 стл-та К. Павлюкова, 21 января взлетавший из Баграма для прикрытия садящихся транспортников и сбитый ПЗРК. Последний боевой вылет 23-летнего летчика длился всего 2

мин. 32 сек. Как докладывал замкомэска м-р А. Рыбаков, «после второго разворота на высоте примерно 1700 — 2000 м в самолете ведомого вспыхнуло белое облако, характерное для разрыва зенитной ракеты «Стиггер». Через 1—2 сек. произошел второй взрыв, более мощный, от которого самолет с большим креном и углом пикирования 35—40 град, начал падать». В наступавших



Посадка Су-25 в Кабульском аэропорту после вылета на прикрытие транспортных самолетов

сумерках отыскать катапультировавшегося летчика не удалось. Окруженный душманами у кишлака Абдибай Павлюков вступил в бой и, раненый, подорвал себя гранатой. Посмертно удостоенный звания Героя Советского Союза К. Павлюков и Л. Рубан стали единственными из числа погибших летчиков-штурмовиков, о которых тогда говорилось в советской печати.

Официальные потери в 1987 году составили 8 Су-25 и 5 погибших летчиков. Ровно через неделю после Павлюкова, 28 января, при нанесении БШУ под блокированным душманами Хостом из ПЗРК был сбит самолет м-ра Э.К. Рябова. Летчику удалось успешно катапультироваться. Еще через неделю, 5 февраля у Кандагара погиб командир звена к-н М.Н. Бурак. Летчик, уже возвращавшийся однажды на подбитом самолете со снесенным ракетой килем, в этот раз не смог покинуть самолет.

Прямо у Кандагарского аэродрома 1 июня 1987 года был подбит Су-25 к-на Кой нова. Успев отвернуть и сказав: «Тяну в пустыню», летчик был вынужден катапультироваться у всех на глазах и через считанные минуты его подобрал вертолет ПСС. За лето и осень штурмовики Кандагара, поддерживавшие работу здешней 22-й бригады спецназа, не раз возвращались с серьезными боевыми повреждениями. В их числе были Су-25 стл-та П. Голубцова, при поддержке группы спецназа у кишлака Кобай пораженный 21 октября 1987 года попаданием «Стингера». Самолет, дотянувший до аэродрома с развороченным хвостом и отказом буквально всего, что могло отказать, садился следом за заводившим его С. Гороховым, за-

ставив поволноваться встречавших — с земли ясно видели, как его болтает на посадке и ходит в стороны полуоторванный хвост. Штурмовик собрались списать, но его снимки дошли до самого Минобороны, откуда поступила команда о выполнении ремонта для оценки возможностей восстановления авиатехники в боевых условиях. В Кандагар прилетели специалисты по ремонту и эксплуатации из ВВИА им. Жуковского, за несколько месяцев на самолете заменили массу агрегатов и систем — от двигателей до электропроводки, и все же вернули машину в строй.

Во многих случаях живучесть Су-25 позволяла дотянуть домой, сохранив самолет и жизнь летчика. Тот же замкомэска м-р А. Рыбаков 28 мая 1987 года у Алихейля получил попадание ракеты «в лоб». Разрыв пришелся у левого воздухозаборника, изрешетив его, пробив баки и разлетевшийся фонарь. Керосин залил двигатель, но обошлось без пожара — двигатель после взрыва уже не работал. С отказавшей гидросистемой, неработающими приборами и внушительной дырой в фонаре самолет удалось посадить «на брюхо» в Кабуле, а вскоре он вернулся в строй.

Майор АОбъедков дотянул до аэродрома, будучи уже причислен к погибшим. При атаке каравана с оружием 28 июля 1987 года на его Су-25 (зав. № 8033) попаданием ПЗРК были выведены из строя электро- и гидросистема, остановился один двигатель, короткими замыканиями «выбило» оборудование и приборы, хлеставшая под давлением горящая гидросмесь, как автогенном, резала металл, В борту выгорела дыра 1,5х1,5 м, прервалась связь, почти перегорели тяги управ-

ления, державшиеся на крохотных остатках. К тому же у падавшего самолета вылетел и оторвался тормозной парашют. Увидев парашют без летчика, в группе решили, что он погиб и уже доложили на землю. Однако вскоре тот отозвался из Кабула, куда сумел долететь и сесть на едва управляемой машине. Шасси само выпустилось от замыкания, но на пробеге оставшийся без тормозов и управления самолет вылетел с полосы и попал в окоп, где тут же снесло стойки

и Су-25, вспахав землю, остановился на самом краю минного поля. Этот штурмовик не был причислен к потерям, но и в часть уже не вернулся — изувеченную машину отправили в ОКБ для изучения боевых повреждений.

При до конца невыясненных обстоятельствах, 20 августа 1987 года погиб ст.л-т В. Палтусов. Возвращаясь в группе после задания у Газни, его самолет стал «гулять» в звене. После команды ведущего «Володя, держи



Старший лейтенант П. Голубцов в кабине своего Су-25 до и после встречи со "Стингером"

строй!» самолет перешел в снижение и с разгоном врезался в землю. Очевидной была потеря летчиком работоспособности, причиной которой поспешили назвать «перебитый пулей кислородный шланг». Однако группа шла на высоте 5200 м, недостижимой для зенитных средств, и между собой более вероятной считали прозаическую причину — закрытый по забывчивости кислородный вентиль или не присоединенный шланг (на самолетах новых серий он крепился туго), что и привело к гипоксии с потерей сознания в негерметичной кабине. Вспомнили и о том, что накануне летчик отмечал год выпуска из училища и свой день рождения — 19 августа ему исполнилось 24 года.

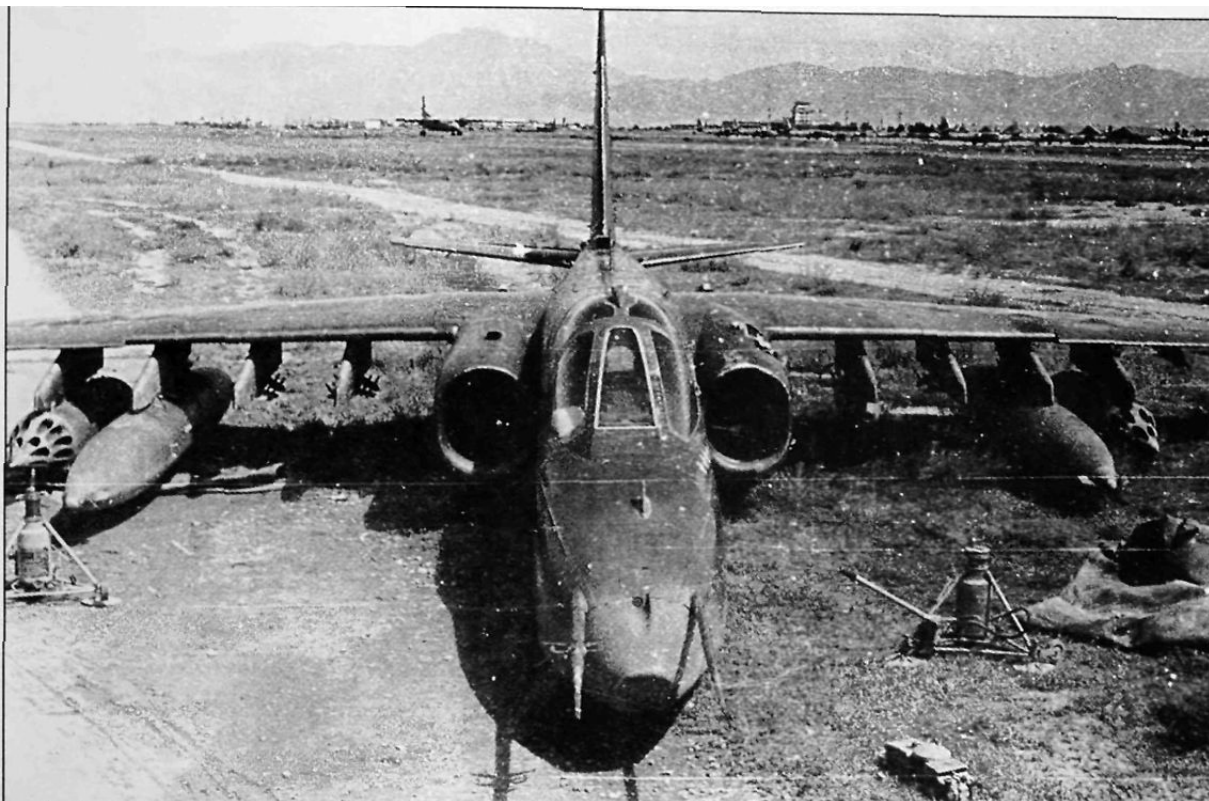
Боевая обстановка вообще мало способствовала точному установлению причин происшествий. Свидетели обстоятельств при работе вдали от аэродромов находились нечасто, а впечатления спасшихся летчиков обычно бывали отрывочными и сводились к удару и броску машины с потерей управления. Редко представлялось возможным представить объективные доказательства — позволявшие говорить о причинах обломки машины с характерными повреждениями и аварийный самописец, обычно остававшиеся лежать среди гор, в ущельях и зарослях «зеленки», где для их поиска требовалась целая десантная операция. Рискованные поиски предпри-

нимались, лишь пока оставалась надежда подобрать уцелевшего летчика или найти доказательства его гибели. В ряде случаев и само место падения не удавалось обнаружить среди однообразных гор и лесистых распадков.

Даже собрав немногочисленные пригодные к эвакуации обломки, о проведении детального методического анализа говорить не приходилось (и в обычных условиях, когда приходилось иметь дело с обгорелыми рваными фрагментами машины, это было нелегким делом). Доказать отказ на борту или приведший к потере дефект, при котором ответственность проводилась как конструктивно-производственный недостаток, было проблемным. При вине летчика и недочетах руководства полетами возлагать на них вину тоже не торопились, чтобы не подставлять их под «оргвыводы», отстранение от летной работы, а то и отправку домой (на чем настаивать не приходилось). Причиной наиболее удовлетворительной являлось повреждение от огня противника и списание «на боевые» с очевидным виновником; оправдывая доводы, командиры часто ссылались на то, что все потери в боевой обстановке следует считать боевыми — в обычное время никому и в голову не пришло бы выполнять полеты с небезопасными режимами, маневрами «на пределе» и самим состоянием техники.



Запуск двигателей Су-25 с помощью АПА



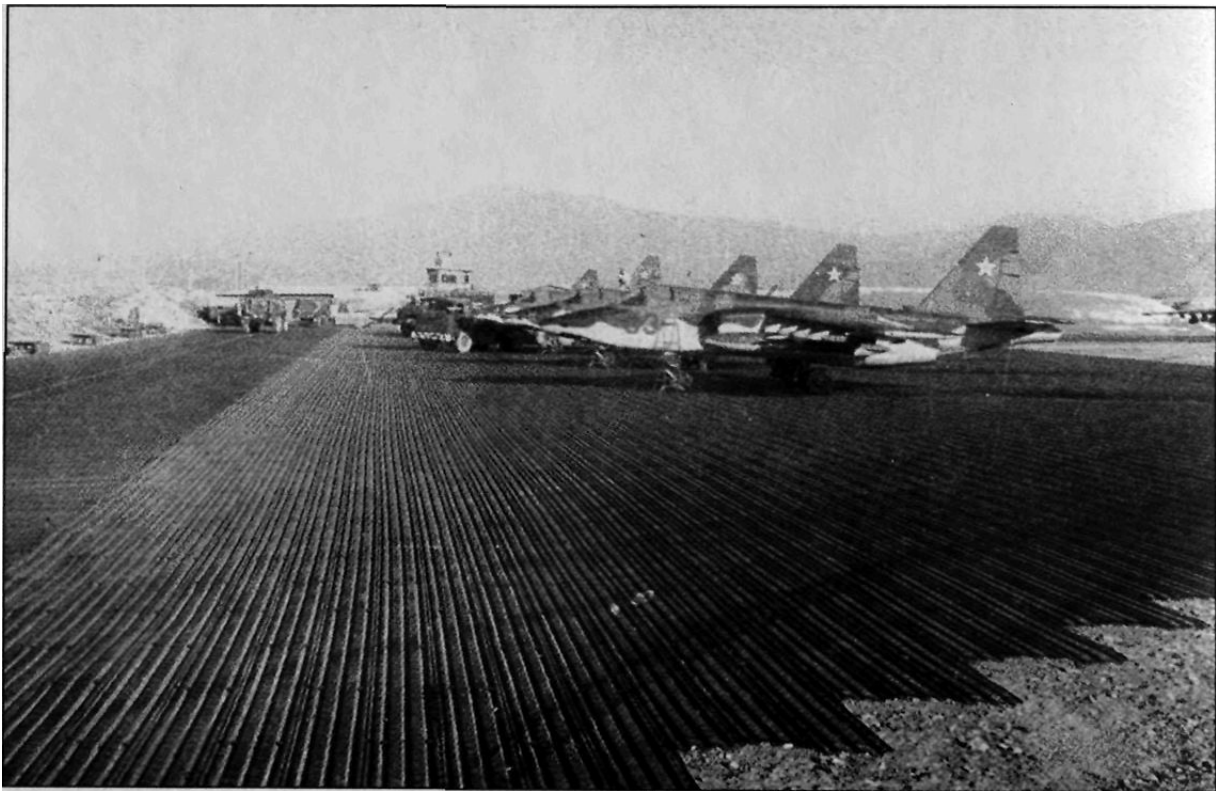
Аварийная посадка А. Рыбакова после поражения «Стингером». 28 мая 1987 года

Катастрофа Су-25 ст.-л-та В. Землякова произошла в воскресенье 13 сентября 1987 года на глазах у летчиков его звена. По официальным сводкам, самолет был сбит на высоте 6500 м попаданием ПЗРК. В то же время, летчики наблюдали, как на выходе из атаки в горах у Бараки штурмовик снизился до предельно малой высоты и, не выйдя из пикирования, взорвался. Место падения поисковая группа обнаружила только через два дня. Вертолетчики из 50-го ОСАП так описывали картину: «Разыскивая части са-





Су-25 несет набор подвесок из пары ПТБ-800, четырех 250-кг бомб и двух снарядов С-24



Стоянка эскадрильи 378-го ОШАП в Баграме. Крайнее место обычно занимал «борт 03» А.В. Руцкого

молета, скоро нашли их, точнее, обнаружили три обгоревших макушки холмов, борозду от самолета да несколько железок — все, что от него осталось. Подобрали обгорелый ботинок летчика, все стало ясным, и на этом поиски прекратили».

Перечень потерь в 1987 году закрыл Су-25 одного из наиболее опытных летчиков — начальника разведки полка к-на А. Плюснина. 26 декабря он не вернулся из ночного вылета, и ведущий мог сообщить только о потере

связи в полете на высоте 6000 м, вспышке на земле и примерном месте происшествия к востоку от Баграма. Место падения так и не удалось обнаружить, но катастрофу оформили как боевую потерю, отправив гроб на родину (при пропаже без вести семье не полагалось начисление пенсии...).

На войне печали и удачи ходят рядом — именно к лету 1987 года относится появление на Су-25 первых образцов бортовых эмблем. До поры до времени в ВВС 40-й А, как



На посадке - «спарка» Су-25УБ



Мощные и надежные снаряды С-24 входили в большинство вариантов вооружения Су-25

и во всей советской авиации, на «фюзеляжную живопись» был наложен суровый запрет. Ничто не должно было нарушать уставного единообразия, к тому же высокое начальство всерьез опасалось, как бы эмблемы не выдали принадлежности самолетов к определенному полку, сами номера которых почитались великой тайной (кто помнит — корреспонденции из гарнизонов так и начинались: «в Н-ской части...»). Тем не менее, тяга к индивидуальности оставалась, и возможности для ее проявления предоставляла именно афганская война, сам характер которой оказался далеким от уставных предписаний и наставлений.

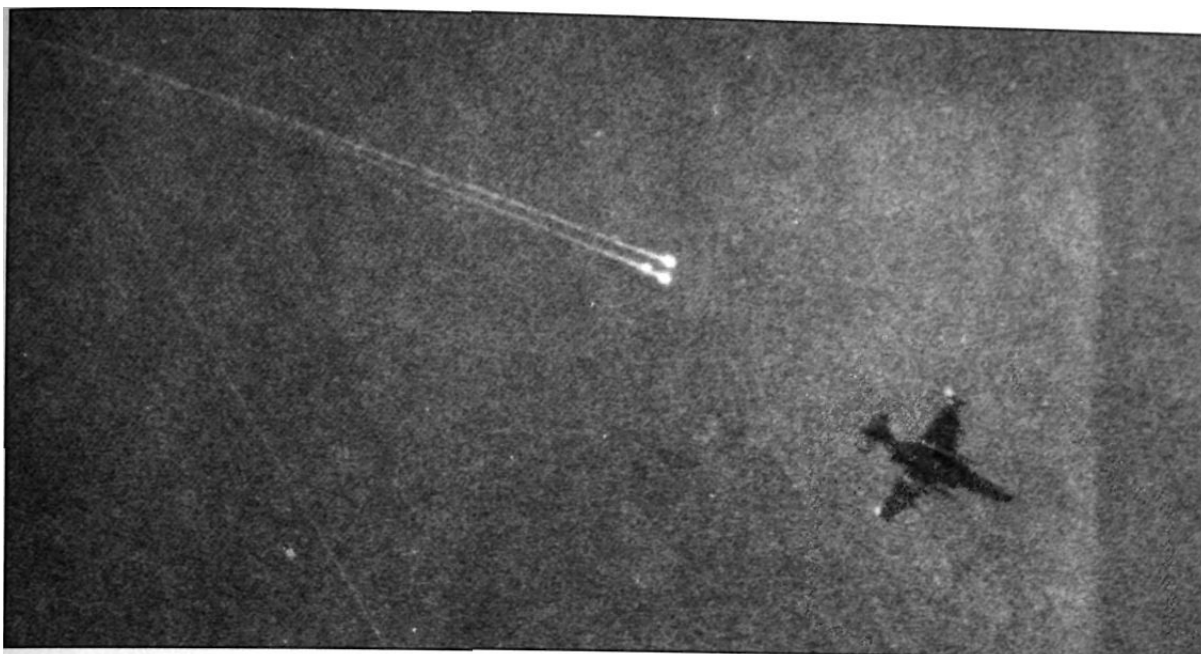
На жарких аэродромах Афганистана стали появляться первые образцы «народного творчества», отражавшие симпатии авиаторов и отношение к своим машинам. Подобная «фамильярность» была вполне естественной — полагаясь в бою на технику и доверяя ей, летчики и техники наделяли машины частицей одушевленности и характером — когда надежным и отзывчивым, а когда и капризным, в зависимости от взаимного расположения. В Афганистане быстро сложился и свой лексикон, заменивший уставные команды и распоряжения коротким и емким жаргоном, что называется, с лету схватываемым летчиками.



Су-25 заруливает на стоянку 1-й эскадрильи. Баграм, ноябрь 1988 г.



Под крылом штурмовика - катапультные установки АКУ-58 для тяжелых управляемых ракет Х-29



Для защиты от «Стингеров» штурмовик ведет отстрел тепловых ловушек

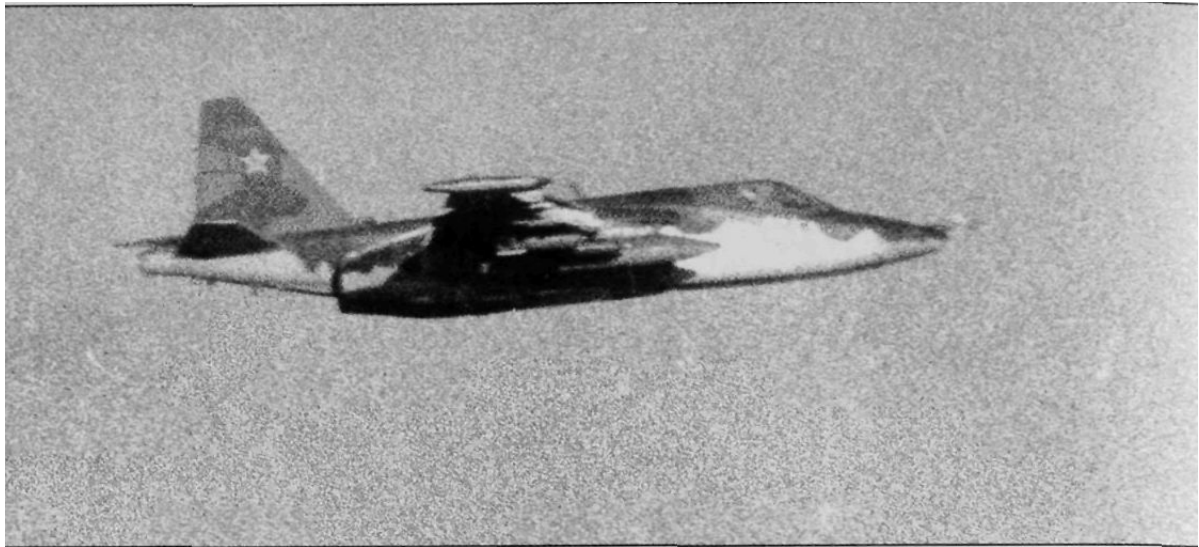
Бомбы стали «каплями», ракеты — «гвоздями», свои имена получили и цели и посвященный, услышав в эфире: «Пятый, дай каплю по сварке» — понимал, что «сварке» — душманскому ДШК — сейчас придется туго. Окрещены были и сами машины, причем прозвища метко отражали их особенности и «натуру»: небольшой и юркий МиГ-21 стал «веселым», трудолюбивый Ми-8 — «пчелой», хищный Ми-24 — «крокодилом» и «полосатым» (за своеобразный камуфляж). Су-17 с характерными острыми отогнутыми консолями именовали «стрижом». Однако настоящими «первыми ласточками» по части бортовой живописи стали представители другого птичьего племени — именно Су-25, еще с весны 1980 года известные как «грачи». Поначалу слово служило радиопозывным первой пары опытных самолетов, проходивших войсковые испытания в «Операции Ромб». Имя оказалось очень удачным, к тому же сам Су-25 с широким крылом и толстенькими «лапами» мотогондол отчасти напоминал эту работающую птицу.

Прозвище прочно привязалось к Су-25, ставшему настоящим символом афганской войны. Популярный и среди пехоты штурмовик заслужил у бойцов репутацию «расчески» — не только благодаря роду деятельности по «приведению в порядок» местности, но и за характерный вид с ошетилившимся десятком подвесок крылом. За то же прямое крыло, служившее характерным отличием от других машин, Су-25 также именовали «крестом» (насколько можно судить, это прозвище не ассоциировалось с перспективами встречи со штурмовиком для противника). Наиболее популярным все же

оставалось прозвище «грач», прижившееся настолько, что многие полагали его официальным названием Су-25.

Естественным образом, первые же рисунки отражали распространенное имя штурмовика. Идея, что называется, висела в воздухе — прототипом эмблемы стал симпатичный грачонок, герой популярного мультфильма. Как известно, взрослые остаются большими детьми — в американской армии богатая символика на боевой технике по большей части тоже опирается на мир любимейшей мультипликации Диснея, одно время даже служившего официальным поставщиком таких эмблем для Пентагона.

Впервые «грачата» появились к лету 1987 года в «калиновской» эскадрилье п/п-ка Григория Стрепетова. Рисунок оказался очень удачным и, что немаловажно, несложным в исполнении (каждодневная изнурительная боевая работа «от темнацати до темнацати» и далекие от комфортных условия не оставляли возможностей для многоцветных художеств). Выразительный «грачонок» был лаконичен и прост — для его нанесения в красном и черном цветах было достаточно пары трафаретов. Вскоре привлекательная птица, за свой буйно-жизнерадостный вид получившая прозвище «пьяный грачонок», украсила борта многих Су-25. Эмблема обычно наносилась слева на носу самолета, на бронированных люках отсека РЭО или у воздухозаборника на мотогондолах. В этих местах по краске не шаркала стремянка и не топтались при обслуживании, что могло в два счета стереть рисунок. Иногда эмблему дублировали справа или накрашивали только по правому борту, из тех



«Работа по вызову» — вылет на авиаподдержку войск вблизи Баграма

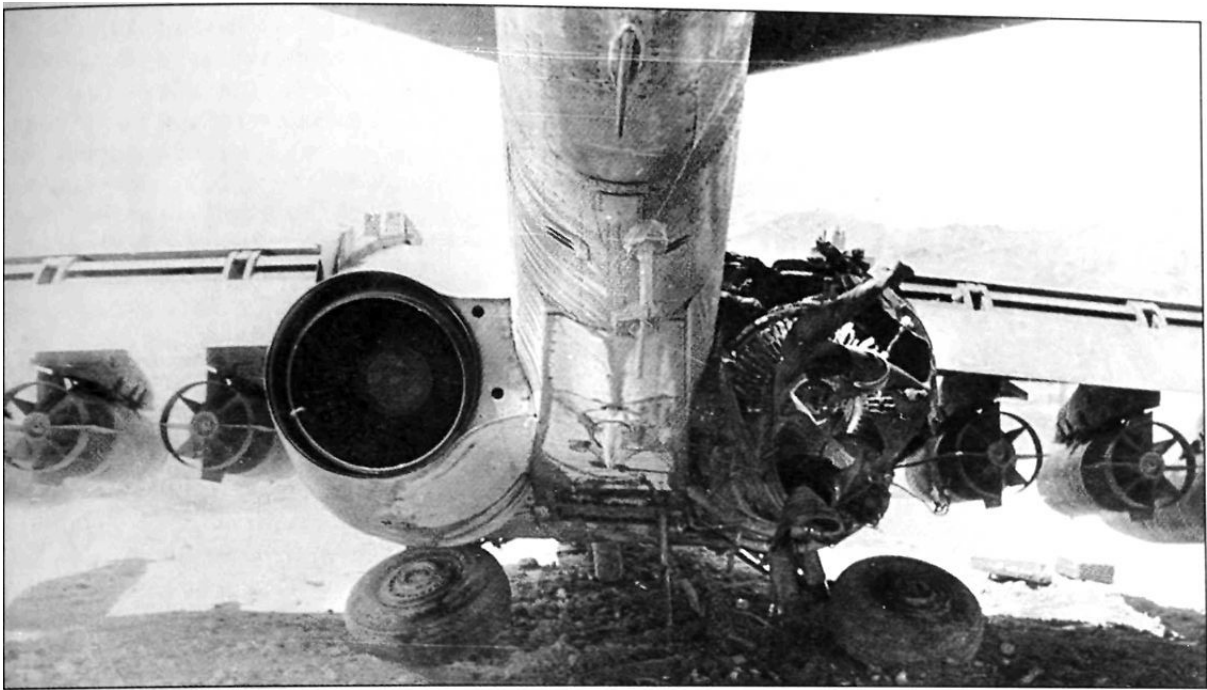


Су-25 возвращается из боевого вылета. «На всякий случай» предписывалось сохранять и после выполнения задачи пару ракет с- 24

же соображений — как наименее «протираемому». Выбор места под рисунок, практически всегда один и тот же, обуславливался еще и тем, что прочие подходящие места на носу занимал весьма крупный бортовой номер и ряды звездочек за вылеты, по устоявшейся практике наносившихся сразу под козырьком фонаря.

Сами звездочки на Су-25 обычно окрашивали из расчета 50 выполненных боевых вылетов, в отличие от истребителей и самолетов ИБА, где «нормативом» были 10, изредка 25 вылетов. При большей интенсивности и бессменной работе штурмовиков такой расчет уже через считанные месяцы не оставил бы свободного места на их бортах. Поначалу звездочки были привычно-красными, но такой цвет терялся на фоне камуфляжа, и сменился на хорошо заметный белый.

«Грачата», по большей части, получили распространение на Су-25 с «афганским» камуфляжем. Причина была достаточно простой и не имела отношения к сочетаемости цветов: «зеленые» самолеты выпуска до 6-й серии из-за большого налета быстро выработывали ресурс (в среднем его едва хватало на год-полтора работы в Афганистане) и уходили в ремонт. По выходу с ремзаводов их обычно передавали другим полкам, а на замену в 378-й ОШАП тут же перегоняли с завода новенькие машины, быстро вытеснившие прежние. Что касается эмблем, то единообразие длилось недолго и, помимо обычной «типовой» картинке, вскоре стали появляться другие варианты. Оригинальные трафареты быстро изорвались, да и прибывавшие сменщики («спецкомандировка» авиаторов в Афганистан обычно продолжа-



Последствия поражения «Стингером»: самолет А. Обьедкова едва дотянул домой, выполнив аварийную посадку в Кабуле

лась год) имели свое представление об облике своего героя. Пернатое племя «грачат» множилось, но оригинальный вариант оставался самым привлекательным и часто накрашивался почти сразу по получении новеньких самолетов, заодно украшая и аэродромную технику. Иногда он выполнялся упрощенным, на грани символизма. Помимо него, появились агрессивные «грачи», вооруженные и очень опасные, несшие в лапах и под крылом всевозможное оружие (известен автор одной из таких эмблем образца 1988 года — «грач» с крупнокалиберной ракетой С-24 — техник все той же калиновской эскадрильи ст.л-т Евгений Баин). Кроме собратьев «грачонка», созданных по его образцу и подобию, иногда возникали настоящие мутанты — хищники и огневержцы, больше похожие на драконов, однако признания эти исчадия не получили, будучи уж больно несимпатичными.

В апреле 1988 года в Афганистан вернулся п-к А.В. Руцкой, занявший должность заместителя командующего ВВС 40-й А. Приняв дела, новый командир настоял на предоставлении ему свободы действий, с участием в боевой работе, настаивая и на отказе от принятой по безопасности методике высотных ударов, определив их «нулевыми и бессмысленными». Командир 378-го ОШАП п-к Г.Г. Гончуков был отстранен от должности за нерешительность и заменен летчиком — снайпером п/п-к М.Ф. Кукушкиным. Сам Руцкой, при всей занятости штабной работой, не прекращал участвовать в боевых вылетах, за три неполных месяца выполнив их

97. По иронии судьбы, именно активный и напористый стиль Руцкого привел к тому, что его Су-25 стал единственным штурмовиком, потерянным в 1988 году в бою.

4 августа при нанесении мощного удара по душманской базе в районе Джавары, практически там же, где и два года назад, его самолет оказался за «ленточкой» и был сбит ракетами пакистанского F-16. Штурмовик упал на пакистанской территории, а летчик попал в плен, но вскоре был возвращен в СССР. По поводу этого происшествия среди летчиков ходила версия, что «наводку» о сосредоточении крупного душманского каравана, готовящегося идти в Афганистан, под видом разведанных подбросили чины правительственной армии, привычно сочетавшие войну и торговый промысел. На деле речь шла о прибытии с караваном крупной партии муки, что могло сбить цены на столичных рынках, где армейцы имели свою долю. Не желая мириться с потерей дохода, те организовали «свежую агентурную информацию» о зреющем «замысле душманов», для пресечения которого и был организован авиационный удар.

Две другие машины полк потерял по не боевым причинам. 17 марта 1988 года при учебных стрельбах на полигоне на Су-25 (борт № 34) л-та А Кудрявцева взорвалась едва вышедшая из блока ракета С-8. Запустить захлебнувшиеся двигатели сильно поврежденного штурмовика не удалось, летчику пришлось катапультироваться, а самолет через секунду взорвался в воздухе прямо над Баграмским аэродромом. 27 октября 1988 го-



Разбитый в результате» аварии штурмовик майора В. Тюрина. Баграм, октябрь 1988 г.



«Спарка» касается полосы Баграма

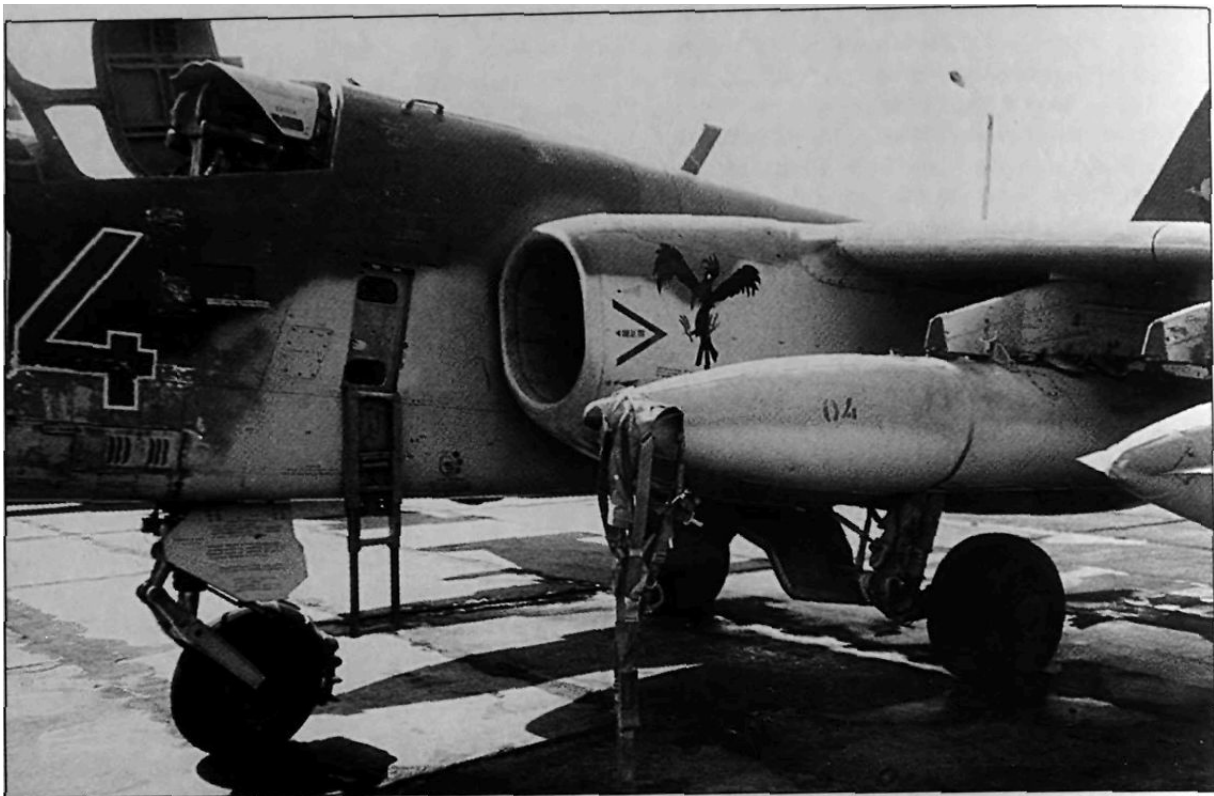
да замкомэска майор В. Тюрин, возвращаясь на аэродром на Су-25 (борт № 24), промахнулся при посадке, сел до полосы и снес шасси об ее бетонный порог. «Разувшись», машина с грохотом пронеслась по бетону и вылетела на грунт, но летчик не торопился покинуть кабину. После тягостной паузы с КДП поинтересовались: «Ты там живой?» — «Живой...» — «Ну, вылезай тогда». На другой день при обстреле аэродрома невезучий самолет был окончательно уничтожен начавшимся пожаром.

Сильнейший урон авиации был нанесен участвовавшим ракетными и артиллерийскими налетами на авиабазы. Огонь велся не прицельно, «по площадям», но время от времени находил свою цель, тем более что самолеты на стоянках стояли открыто, кое-как рассредоточенными по аэродрому. 23 июня 1988 года под вечер ракетами накрыло стоянку штурмовиков в Кабуле. Одной из задач размещенной здесь эскадрильи как раз и была защита города от обстрелов, и десятка Су-25 стояла «в линейку», постоянно заправленной и снаряженной боеприпасами. Первые же ракеты разорвались в самом центре стоянки. Разлившееся море огня охватило самолеты, рвущиеся бомбы и НАР осыпали осколками соседние машины. Полностью сгорели 8 штурмовиков. Еще два были спасены штурманом полка п/п-к В.Симченко и техником Ю.Крневым, сумевшими запустить двигатели и вырваться из огня. Еще один Су-25 тогда же в июне был уничтожен при

обстреле Кандагарского аэродрома. Тем не менее, при пике потерь, достигших в 1988 году 12 штурмовиков, обошлось без гибели летчиков.

Последний потерянный в Афганистане штурмовик пришелся на долю белорусских эскадрилий из 206-го ОШАП, привлеченных к «выполнению интернационального долга» под самый конец войны. В Баграме две эскадрильи под началом п/п-ка Н. Азарова были 28 октября 1988 года. За считанные недели до полного вывода войск, 7 января 1989 года при разведывательно-ударном вылете над ущельем Джанез был сбит Су-25 ст.л-та Е. Гордиенко, разбившийся вместе с летчиком. К концу января штурмовики ушли из Кабула и Баграма, а 4 февраля 1989 года последняя группа 378-го ОШАП покинула Шинданд.

Дома заслуженный полк ожидала не лучшая участь — как и большинство частей, прошедших Афганистан, он вскоре был расформирован под формальным поводом отсутствия постоянной базы на советских аэродромах. Насколько обоснованным было это решение — предоставляем судить читателю, однако к востоку от Урала ударные силы ВВС располагали тогда едва десятком штурмовых авиаполков. Большая часть воздушных армий и вовсе не имела в своем составе штурмовой авиации. В ходе последующих событий и разрушительных реформ было не до сохранения «боевого» полка, имевшего уникальный опыт — неразрешимые



Штурмовик, часто менявший хозяев, выделяется неоднократно перекрашенным номером

проблемы с обеспечением службы, обустройством на новом месте и налаживанием нормального быта губили и не такие начинания.

Его боевая работа не была отмечена никакими наградами и регалиями (проявляя остроумие, «наверху» шутили, что подходящим титулом стало бы разве что «Баграмско-Панджшерский имени Апрельской революции и трехцветного афганского знамени»). Тем самым «боевой грачонок» остался единственной отметкой, восходившей к афганскому прологу штурмовиков. К финалу афганской кампании «грачата» на Су-25 были почти столь же обязательны, как и опознавательные знаки — их имела большая часть самолетов. После расформирования полка машины с эмблемами появились и в ряде других полков, к тому же возвращавшиеся летчики часто хотели иметь рядом привычную фигурку. Такие Су-25 можно было встретить в Кобрине, Пружанах, Ситал-Чае, Арцизе, Черниговке, Бутурлиновке и других местах, включая и морскую авиацию. Иные из увенчанных этой эмблемой Су-25 ожидала настоящая одиссея — так, часть машин, выведенных из Афганистана в калиновский 368-й ОШАП вскоре вместе с ним перебазировалась в германский Деммин, а при выводе ГСВГ из Германии с лета 1993 года оказалась на Северном Кавказе в Буденновске, будучи вовлеченной в скорую чеченскую войну.

Кое-где бдительное начальство тут же пресекало неуставные художества, заставляя закрашивать ненормативные вольности. Однако процесс пошел, и в некоторых полках сами командиры давали приказ нанести на борта эмблемы частей, выдумывавшиеся тут же. В начале 1991 года Приказом Главкома ВВС предписано было сохранять геральдические элементы на бортах самолетов, отражающие историю и боевой путь части, принимая меры к их восстановлению и при ремонте или перекраске машин. Тем не менее, официально позволявшегося знака «Гвардия» Су-25 нигде не несли — ни один из штурмовых авиаполков (все они были отдельными в составе ВВС округов или ВА и подчинялись непосредственно их командованию для большей гибкости использования и взаимодействия с наземными войсками; лишь в 1996 году при реформировании ВВС было принято решение о развертывании авиадивизий) — для этого все они, развернутые в 80-х годах, имели слишком короткую биографию, пусть и наполненную многими событиями, успев поучаствовать не только в афганской войне, но и во множестве конфликтов на территории бывшего СССР, от Нагорного Карабаха до Дагестана. Картина изменилась с середины 90-х годов, когда в ходе реформирования и сокращения ВВС ряды штурмовых авиаполков были переданы номера и почетные титулы упраздненных час -

тей; передача «чужих» наград и званий при переименовании стала тогда повсеместной, а сохранившиеся части получали «двойную» историю и боевой путь.

Рассказ о «бортовой живописи» Су-25 был бы неполон без упоминания обязательного для всех «спарок» Су-25УБ герба с «хозяином тайги» — бурым медведем, связанным с местом рождения этих машин — авиазаводом в Улан-Удэ. Эта эмблема наносилась уже при выпуске самолета прямо в цехах, служа «заводским клеймом».

Обобщая опыт применения Су-25 в Афганистане, обычно приводят ряд устоявшихся оценок и данных, кочующих из публикации в публикацию. Так, принято считать, что штурмовая авиация в ВВС 40-й А несла основную боевую нагрузку, имея наибольший

налет и число выполняемых заданий. На деле, с учетом имеющихся данных, картина в ВВС 40-й А таковой не была ни в начале полномасштабного использования Су-25 в 1984—1985 годах, ни под конец афганской кампании. Работавшие в этот период две эскадрильи 378-го ОШАП, прибывшие из Белоруссии, за три месяца выполнили 4157 боевых вылетов; для сравнения, разведчики силами одной 263-й разведэскадрильи за шесть месяцев произвели 4560 боевых вылетов, т.е. интенсивность боевой работы была практически той же. На том же уровне находилась и интенсивность деятельности истребителей, наравне участвовавших в бомбоштурмовых ударах, — за шесть месяцев составом двух эскадрилий 120-го ИАП проведено 5730 боевых вылетов.



Один из Су-25 с изображением грача на фюзеляже



Предполетные хлопоты на стоянке штурмовиков. Сентябрь 1988 г., Баграм



«Спарки» использовались не только для учебных целей, но и для разведки и контроля результатов авиаударов

В отношении потерянных в Афганистане штурмовиков принято приводить цифру в 23 самолета и 8 летчиков. По данным ОКБ, за время войны одна потеря Су-25 приходилась на 2800 летных часов. Однако по документам ВВС 40-й А и контролирувавшего их деятельность КП ВВС ТуркВО общие потери, проходящие по графе «боевые», за период афганской войны составили 33 штурмовика и 12 погибших летчиков (без учета получивших непоправимые повреждения, не подлежащих восстановлению и не вернувшихся в строй машин, которых насчитывалось не менее 5—6). Упомянутые 23 потерянных Су-25, тем самым, могут быть отнесены лишь к машинам, не вернувшимся из полета по вине боевого воздействия противника или по иным причинам, при общем числе потерь, почти полторакратно большем.

Эта доля, составляющая более четверти из общего числа 118 самолетов, потерянных советской авиацией в Афганистане, кажется более чем значительной. Однако, по невероятному стечению обстоятельств, истребителей-бомбардировщиков и разведчиков типа Су-17, воевавших с первых до последних дней афганской войны, было потеряно ровно столько же — 33 самолета, повлекших гибель того же числа 12 летчиков.

Одной из причин такого числа потерянных Су-25, при их завидной защищенности и живучести, с учетом высокой интенсивно-

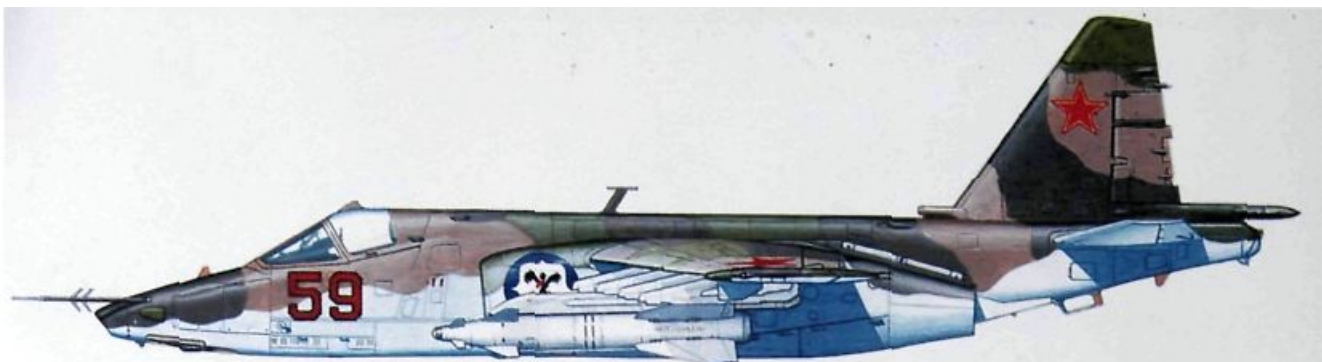
сти использования и напряженности боевой работы, всегда сопряженной с неизбежным риском, являлась сама методика и стиль действий штурмовой авиации, широко применявшейся для непосредственной авиаподдержки (та же картина с уровнем потерь наблюдалась и в годы Отечественной войны для штурмовиков Ил-2). Требуя сохранения тактики штурмовых действий даже тогда, когда усиление ПВО загоняло авиацию на большие высоты, А.В. Руцкой настаивал: «Зачем тогда вообще летать, жечь керосин, сбрасывать сотнями тонн в сути дорогостоящие боеприпасы, если результативность ударов нулевая? ».

Свою долю вносило и повышенное внимание противника, «оценивавшего» работу штурмовиков сосредоточением всего огня на опасных «грачах» — все же в ударных группах те выполняли основную роль, кружа над целью и заходя в атаки на меньших скоростях и высоте, тем самым, выглядя для душманских стрелков более привлекательной целью. Это однозначно подтверждалось статистикой боевых повреждений: с началом применения ПЗРК первостепенной целью для них стали Су-25 — за 1984 — 1987 годы были зафиксированы 163 случая обстрела ими штурмовиков с 12 попаданиями, в то время как по Су-17 отметили 139 пусков (причинивших 7 повреждений) и по МиГ-23 — только 74 (1 попадание).

Штурмовая авиация ВВС 40-й Армии			
Авиационная часть	Время пребывания	Командир	Комплектование
200-я ОШАЭ	июль 1981 г. — октябрь 1982 г.	п/п-к А.М. Афанасьев	80-й ОШАП
	октябрь 1982 г. — октябрь 1983 г. октябрь 1983 г. - сентябрь 1984 г.	м-р В.Н. Ханарин п/п-к П.В. Рубан (после его гибели с января 1984 г. - м-р Г. Чехов)	
	сентябрь 1984 г. — октябрь 1984 г.	п/п-к Н.В. Шаповалов	80-й ОШАП 90-й ОШАП
378-й ОШАП	С 9 октября 1984 г. в составе ВВС 40-й А развернут 378-й ОШАП октябрь 1984 г. — октябрь 1985 г.	п-к АВ. Бакуше	80-й ОШАП 90-й ОШАП
	октябрь 1985 г. — октябрь 1986 г.	п/п-к А.В. Руцкой (после его убытия по ранению, с апреля 1984 г. п/п-к АИ.Давылрв)	90-й ОШАП 368-й ОШАП
	октябрь 1986 г. — октябрь 1987 г.	п/п-к А.И. Давыдов	80-й ОШАП 90-й ОШАП 368-й ОШАП
	октябрь 1987 г. - ноябрь 1988 г.	п/п-к Г.Г. Гончуков (отстранен весной 1988 г, сменен п/п-к М.Ф. Кукушкиным)	80-й ОШАП 187-й ОШАП 368-й ОШАП
	ноябрь 1988 г. - февраль 1989 г.	п-к Н. Азаров	206-й ОШАП 368-й ОШАП 90-й ОШАП



Старшие офицеры Баграмского гарнизона: в числе прочих - командиры 378-го ОШАП Г. Гончуков и 168-го ИАП М. Алексеев (сидят в центре), а также командир 345-го ОПД П. А. Востротин



Су-25, борт.№ 59, с необычным исполнением эмблемы в синем круге. Баграм. Декабрь 1988 г.



Су-25 из состава 378-го ОШАП по возвращении из ДРА. Самолет несколько раз менял бортовой номер. Дан вид по состоянию на лето 1993 года на базе хранения под Оренбургом.



Су-25 из состава 368-го ОШАП. Буденновск, лето 2000 года. Ранее полк базировался в Калинове (ПрикВО) и Деммине (ГСВГ), принимал участие в обеих чеченских кампаниях.



Су-25, № 54 из состава 2-й «черниговской» эскадрильи 378-го ОШАП.



Поступившие в ноябре 1988 года 378-й ОШАП учебно-боевые Су-25УБ получили бортовые номера № 63 и 64.



Истории штурмовика Су-25, заслуженной и популярной машины, посвящено множество публикаций. Общим местом почти всех изданий со знаковыми названиями – «Летающий танк», «Гроза над полем боя» и т.п. – волею авторов, является та или иная превосходная степень живописания боевых качеств и «послужного списка» Су-25. Не обойдено вниманием и его участие в афганской войне, ставшей одной из наиболее ярких страниц боевой биографии штурмовка. При столь тщательном внимании и авторитетности изданий в истории машины не должно оставаться места недоговоренностям и «белым пятнам». Тем не менее, история службы Су-25 в составе ВВС 40-й А в Афганистане, занявшая без малого десятилетие, по сей день освещена далеко не полностью, а ряд моментов и вовсе не нашел объективного отражения. Заполнить некоторые пробелы и призвана настоящая публикация

