

*В.Г. Уколов**

ОПЫТ ПРИМЕНЕНИЯ ВОЕННОЙ ВЕРТОЛЕТНОЙ АВИАЦИИ СССР

Работа посвящена истории военной вертолетной авиации Советского Союза начиная с 50-х годов XX века. Автор делает попытку анализа опыта решения советскими военными вертолетчиками различных задач: спасательных, боевых, транспортно-десантных, специальных, на основе ранее неопубликованных архивных документов.

Анализ опубликованной исторической, мемуарной литературы показывает, что в настоящее время существуют лишь попытки изучения опыта применения военной вертолетной авиации Советского Союза в ходе боевых действий в Афганистане, а также в условиях ликвидации последствий аварии на Чернобыльской АЭС¹ [сноска]. Однако это лишь часть истории применения отечественных военных вертолетных подразделений. Настоящая работа восполняет существующий пробел.

Уникальные возможности вертолетной техники, профессионализм летного состава позволяли успешно решать различные практические задачи уже в 50-е годы XX века. Военные вертолетчики были востребованы. Так, с 14 по 24 апреля 1957 года 16 экипажей Ми-4 и 2 Ми-1 проводили спасательную операцию на территории Южно-Уральского военного округа и Саратовской области. Было вывезено 4266 человек, в том числе 1305 детей и 65 больных. 1958 год – аналогично. В период с 29 марта по 11 мая 1960 года 12 экипажей Ми-4 выполняли специальные задания по оказанию помощи населению в борьбе с наводнением и ликвидацией ледяных заторов в районах Казань, Чебоксары, Уральск, Куйбышев, Тоцкое, Оренбург, Уфа, Омск, Новосибирск. Спасено 367 человек, перевезено 9230 кг различных грузов и около 2400 кг взрывчатки² [сноска]. Вертолеты привлекались для выполнения спасательных задач на протяжении всей советской истории.

* © Уколов В.Г., 2006

Виктор Григорьевич Уколов – Сызранское высшее военное авиационное училище летчиков (военный институт)

¹ Антошкин, Н.Т. Вертолеты над Чернобылем / Н.Т. Антошкин // Независимое военное обозрение. – 2006. – 28 апреля. Павлов, В.Е. Раскаленное небо / В.Е. Павлов // Воин России. – №10-12. – 2005. Шипачев, К.А. Вертолеты в небе Афганистана. Опыт боевого применения / К.А. Шипачев // Воздушно-космическая оборона. – 2005. – №3,6 (22,25) и др. работы

² Филиал ЦАМО РФ. – Ф.4. – Оп.14. – Д.12. – Лл.15-17.

Развитие отечественной космонавтики шло в тесном взаимодействии с вертолетами, в первую очередь поисково-спасательными. С конца 1950 г. до середины 1970-х годов на полосе шириной 400-500 км и длиной около 2000 км от Каспийского моря до Сибири работали 3 отдельных транспортных вертолетных полка (Ми-6 и Ми-4) и 3 отдельных эскадрильи. В задачу вертолетчиков входил поиск и эвакуация ценных фрагментов ракет, спускаемых модулей и экипажей космических аппаратов (КА). Сопровождение шло как во время пусков КА так и на этапе посадки. Задачи решались в любую погоду днем и ночью.

Вертолет, возникнув как транспортно-связное средство, сразу же перешагнул предназначенные ему границы применения и начал активно использоваться в многочисленных вооруженных конфликтах.

Впервые массовое применение отечественных вертолетов в вооруженном конфликте отмечено в ноябре 1956 года при вводе войск Варшавского Договора на территорию Венгрии. В начале конфликта была сформирована эскадрилья связи в составе пяти Ми-4, Ми-1 и шести самолетов Як-12. В течение 3 и 4 ноября эскадрилья была перебазирована на аэродром Дебренцен (Венгрия). Через сутки на территорию Венгрии была введена 35 дтад на вертолетах Ми-4³. Группировка вертолетной авиации, находившаяся на территории Венгрии, принимала участие в обеспечении перевозки войск и грузов, эвакуации раненых и для связи между штабами войсковых частей и соединений. Так, за период с 5 по 12 ноября 1956 года вертолетами было перевезено 1033 человека, из них 355 раненых, 154 тонн различных грузов, в т.ч. 6 т боеприпасов. Для связи с войсками было выполнено 60 вертолетовылетов с налетом 45 часов⁴.

В последующих военных конфликтах этот боевой опыт накапливался, дополнялся и развивался. Так, в Карибском кризисе (17-19 апреля 1961-1962 годов) принимал активное участие 220-й (437) отдельный вертолетный полк (ОВП) с частями обеспечения⁵. В этом конфликте вертолетчики наряду с решением транспортных и вспомогательных задач принимали участие в противодесантной операции на Плая-Хирон путем огневой поддержки кубинских войск. Они вели огонь с бортового пулемета по живой силе десанта, который высаживался с кораблей. Вследствие сильной ПВО десанта стрельба велась с висения из-за укрытий, что не позволяло противнику эффективно воздействовать по нашим вертолетам. По оценке военных специалистов, огневая поддержка десанта оказала существенное влияние на исход всей операции.

Наиболее активно боевой опыт советские вертолетчики приобрели в период с конца 1960-х годов. Так, при вводе войск Варшавского Договора в Чехословакию в августе 1968 года расширились круг решаемых задач и степень уча-

³ Архив Управления армейской авиации (УАА). – Инв. №276-98. – Д.27, – Л.30.

⁴ Архив Управления армейской авиации (УАА). – Инв. №276-98. – Д.27, – Л.30.

⁵ Архив УАА. – Инв. №26-78. – Д.22. – Л.134.

ствия в нем вертолетов. 24 августа 1968 г. в Чехословакию было перебазировано 20 вертолетов. На их базе так же, как и в венгерских событиях, была сформирована отдельная вертолетная эскадрилья (ОВЭ) связи и управления. В дальнейшем, 26 августа, на аэродромы Чехословакии были перебазированы 3 вертолетных полка общей численностью 108 вертолетов. Они осуществляли переброску войск и грузов. На решение этих задач только за первые два дня с 27 по 28 августа было выполнено 140 вертолетовылетов⁶.

Наряду с транспортными задачами вертолетчики в этом конфликте впервые решали задачу по ведению воздушной разведки в целях контроля за продвижением своих войск. Кроме этой задачи, вертолеты впервые применялись для боевого управления и наведения авиации. Для этой цели в каждом мотострелковом полку имелись авиационные наводчики на вертолетах типа Ми-4.

В этом конфликте вертолетчики показали высокий уровень боевой выучки. Например, транспортные перевозки выполнялись, в отличие от предыдущих конфликтов, не одиночными вертолетами, а в составе всей эскадрильи, в том числе в сложных метеорологических условиях при ограниченном использовании, а в некоторых случаях – при полном отсутствии радиотехнического обеспечения полетов. Важно, что в условиях отрыва от баз войскового ремонта и обслуживания личный состав обеспечил высокую боеготовность авиатехники: исправность вертолетов не падала ниже 85% от списочного состава.

В приграничном вооруженном конфликте с КНР (о. Доманский) в 1971 году была создана уже специальная группировка военных вертолетов из состава 319 и 332 ОВП (ДВО), действовавшая в интересах сухопутных войск⁷. В ходе этого конфликта впервые решалась задача по десантированию воздушных десантов и его огневой поддержке. Боевое применение вертолетов стало носить не эпизодический, а систематический характер на протяжении всего конфликта.

В целях повышения внезапности действий вертолеты применялись, как правило, ночью на средних и днем на малых высотах. Этот опыт позволил в боевых условиях впервые проверить тактику по высадке десанта и по его огневой поддержке в приграничной полосе СССР. На опыте этого конфликта были заложены основы по созданию вертолетных частей и подразделений многоцелевого назначения.

Наиболее существенный опыт применения боевых вертолетов был приобретен в ходе войны в республике Афганистан (РА) (1979-1989 гг.). В этом вооруженном конфликте вертолеты проявили себя как высокоэффективное и мощное огневое, транспортно-десантное, разведывательное и специальное тактическое средство. Ни одна операция в этом конфликте не проводилась без участия вертолетов. В противном случае войска несли необоснованно большие потери и цели операций обычно не достигались.

⁶ Архив УАА. – Инв. №11-69. – Д.32. – Л.34-41.

⁷ Архив УАА. – Инв. №26-78. – Д.29, 111.

Значительная роль вертолетов в боевых действиях в РА обуславливала их большое количество в ограниченном контингенте советских войск. При этом возрастание состава вертолетной авиации происходило на протяжении всего вооруженного конфликта. В итоге группировка вертолетов в составе ВВС 40-й армии увеличилась к концу войны по сравнению с начальным ее этапом в 3 раза: было 110 различных вертолетов, стало 331. В ходе войны изменялся состав вертолетов и качественно. Если в начальный период боевых действий в РА в ее составе насчитывалось 52 боевых вертолета типа Ми-24, то к концу войны их уже было 229⁸.

Средняя нагрузка на летчика Ми-8, Ми-6 в ДРА была от 350 до 450 часов (в мирное время 100-120), на летчика Ми-24 – от 220 до 270 часов (в мирное время 80-90). Своей боевой деятельностью вертолетчики спасли тысячи жизней советских солдат, прапорщиков, офицеров, которые вели нелегкие бои в горах, пустынях, «зеленках» и кяризах, среди дувалов душманских гнезд. Сотни тысяч боевых вылетов и часов полета! Иногда до восьми часов в сутки с короткими перерывами – в раскаленной кабине вертолета, где температура доходила до +80 °С. Экипажи выполняли тяжелую мужскую работу и знали, что без них наземным войскам не обойтись.

До 200 часов в месяц, около 1000 часов в год – такой налет имели некоторые вертолетчики в пик боевых действий, который пришелся на 1985-й... Так, И.Ф. Пиянзин выполнил 430 боевых вылетов. Иван Федорович имел возможность выйти на пенсию и уехать в Союз, так как ему исполнилось 45 лет в декабре 1985 года. Но он остался в боевом строю – и погиб. Его вертолет был сбит ночью над Кабулом. А.В. Ларионов совершил 413 боевых вылетов с общим налетом 906 часов (у него было две командировки в Афганистан), Н.В. Лапшин – 215 боевых вылетов, который также был дважды в Афганистане. Ларионов и Лапшин летали на вертолетах Ми-6.

Наибольшее количество боевых вылетов выполнили погибшие командиры экипажей: М.И. Капустин совершил 500 боевых вылетов, Н.Н. Рубцов – более 500, Р.И. Тупица – 553, В.А. Карпов – более 600, В.В. Вахрушев – 607, И.М. Бариев – 700, М.А. Полищук – 700, А.А. Алексеев – 710, А.П. Малышев – 800, Н.П., Окомашенко – 800, В.М. Голев – 866, Г.А. Каторгин – 900, П.С. Красовский – 900, В.И. Евсеев и Ю.П. Артемов – более 1000 боевых вылетов, Ю.М. Наумов – 1200 боевых вылетов⁹! Большинство из перечисленных летчиков – летчики авиации погранвойск КГБ СССР. Они летали в Афганистан из приграничных округов СССР на протяжении всего периода боевых действий в Афганистане.

Перечень решаемых задач в сравнении с предыдущими конфликтами также значительно расширился. Это расширение произошло в основном в сторону

⁸ Подсчеты автора по материалам Дд.113-147 Архива Управления армейской авиации

⁹ Подсчеты автора по материалам Дд.21-29 и 134 Архива Управления армейской авиации

огневых задач. Так, за весь период афганской войны на выполнение огневых задач, включая патрульное сопровождение колонн, было затрачено 37% от всех вертолетовылетов. На транспортно-десантные перевозки израсходовано 32%, на специальные задачи – 17% и на воздушную разведку – 14% вертолетовылетов¹⁰.

В ходе войны в Афганистане был значительно обогащен опыт решения «традиционных» задач, стоящих перед военными вертолетчиками, таких как десантирование и транспортные перевозки войск.

Об интенсивности решения задач по десантированию войск можно судить по следующим показателям. Только в ноябре 1985 года была осуществлена выброска 19-ти десантов, на что было выполнено 508 вертолетовылетов, перевезено около 2200 человек из состава частей и соединений сухопутных войск. В этом же году при проведении операции «Пустыня» было высажено около 7000 десантников, а в сентябре-октябре было десантировано еще около 12000 человек¹¹.

Наиболее сложным заданием в условиях ночи была эвакуация раненых и больных. К ее ведению готовились 1-2 летчика в каждой вертолетной эскадрилье и 3-4 в полку задолго до возникновения необходимости. За годы войны в Афганистане советскими вертолетчиками были спасены тысячи жизней.

Таким образом, начиная с 50-х годов XX века до 1991 года военной вертолетной авиацией Советского Союза был накоплен уникальный опыт решения одновременно боевых, транспортно-десантных, специальных, разведывательных и иных задач. За четыре десятилетия советская военная вертолетная авиация прошла организационное и боевое становление, превратившись в мощное средство повышения аэромобильности и огневой мощи наземных войск.

V.G. Ukolov

THE USAGE OF HELICOPTER AVIATION IN THE SOVIET UNION.

In the paper the history of Soviet military helicopter aviation since 1950's is considered. Author makes an attempt to analyze the experience of Soviet helicopter-pilots in the sphere of rescue, fighting and landing operations. The research is based on unpublished archival files.

¹⁰ Подсчеты автора по материалам фондов Архива Управления армейской авиации.

¹¹ Архив Управления армейской авиации. – Инв. №26-78. – Д.21. – Лл.173-175.