

УДК 623.746.4(47+57)
ББК 68.53
Б91

Бурдин, Сергей Альбертович.
Б91 Ту-22 в арабских странах. Боевое применение, эксплуатация, военные советники / Сергей Бурдин. — Москва : Эксмо : Яуза, 2022. — 352 с. — (Война и мы. Авиакolleкция).

ISBN 978-5-04-157666-0

ТАКОЙ КНИГИ ЕЩЕ НЕ БЫЛО НИ В РОССИИ, НИ НА ЗАПАДЕ! Сверхзвуковой бомбардировщик Ту-22 стал не только одним из самых прославленных самолетов советской дальней авиации, но и настоящим символом холодной войны. Эта книга, уникальная по охвату документального материала о некогда абсолютно закрытой теме, посвящена истории эксплуатации и боевого применения Ту-22 в Ираке и Ливии. Она позволит читателю во многом по-новому взглянуть на легендарную машину, открыв для себя огромный пласт ее истории, впервые лишенный мифов и легенд.

История экспорта Ту-22 на Ближний Восток и в Северную Африку впервые представлена столь широко (рассекреченные архивы Министерства авиационной промышленности СССР помогли автору воссоздать цепь исторических событий, которые включали в себя попытки продать Ту-22 различным странам — от Индии до Ливии). Значительное внимание в книге уделено вопросам переучивания арабских экипажей на бомбардировщик в Советском Союзе, отбору военных советников, системе отправки их в арабские страны, боевой подготовке арабских экипажей, авиационным средствам поражения, эксплуатации и боевому применению Ту-22. Подробно освещается участие Ту-22 в Ирано-иракской войне 1980—1988 гг. (Первая война в заливе) и в боевых действиях в Чаде и Судане.

Издание богато иллюстрировано фотографиями, документами, картами, схемами и другими материалами из личных архивов десятков ветеранов, занимавших различные должности в Советской армии.

**УДК 623.746.4(47+57)
ББК 68.53**

ISBN 978-5-04-157666-0

© Бурдин С.А., 2021
© ООО «Издательство «Яуза», 2022
© ООО «Издательство «Эксмо», 2022

СОДЕРЖАНИЕ

От автора	4
Введение	5
1. История экспорта бомбардировщика Ту-22	7
1.1. Экспорт Ту-22	7
1.2. Обеспечение заводской гарантии на Ту-22 в Ираке и Ливии	24
1.3. Особенности перегонки самолетов Ту-22 между арабскими странами и СССР	28
2. Подготовка военнослужащих Ирака и Ливии на Ту-22 в СССР	56
2.1. Особенности арабского менталитета	56
2.2. Подготовка военнослужащих Ирака и Ливии на Ту-22 в СССР	59
3. Особенности эксплуатации Ту-22 в арабских странах	165
3.1. Отбор военных советников для ВВС Ирака и Ливии	165
3.2. Особенности освоения и эксплуатации Ту-22 в Ираке	168
3.3. Особенности освоения и эксплуатации Ту-22 в Ливии	194
4. Особенности боевого применения Ту-22 в арабских странах	242
4.1. Особенности боевого применения Ту-22 в Ираке	242
4.2. Особенности боевого применения Ту-22 в Ливии	306
5. Заключение	329
Приложения	330
1. Что представлял собой самолет Ту-22Б	330
2. Дневник штурмана-инструктора майора Вячеслава Завьялова. Авиабаза Хаббания. Ирак	348

От автора

Прежде чем вы начнете читать эту книгу, я хочу вместе с вами воспользоваться возможностью и выразить на этих страницах благодарность большому числу людей помогавших в ее создании. В первую очередь мне хочется поблагодарить ПАО «Туполев» (www.tupolev.ru) и лично Владимира Ригманта. Неоценимую помощь оказал полковник Сергей Елисеев, который был преподавателем военной кафедры Московского института инженеров гражданской авиации и готовил офицеров запаса для службы на самолете Ту-22.

Особой благодарности заслуживает авиационный историк Павел Плунский, с помощью которого удалось обратиться к архивам МАП СССР начала 70-х годов и познакомиться с некоторыми страницами истории поставки Ту-22 на экспорт.

Многими интересными страницами подготовки к поставке Ту-22 в Ирак мы обязаны начальнику отдела боевой подготовки 46 ВА ВГК полковнику Владимиру Дмитриевичу Витязеву. Также хочется отдать дань полковнику Владимиру Николаевичу Хлыстову за воспоминания о службе в ГКЭС.

Особенностями работы гарантийных бригад промышленности в Ираке и Ливии поделились с нами начальник испытательного отдела Завода №230 (сейчас ОАО «Электроприбор») Владимир Сергеевич Князев и заместитель главного конструктора Казанского филиала ПАО «Туполев» Лев Васильевич Недзельский. Огромное спасибо следует сказать также настоящему журналисту, который помогал в сборе этих воспоминаний, – редактору газеты «Бизнес онлайн» в Казани Тимуру Латыпову. Интересными воспоминаниями поделились с нами начальник эксплуатационно-ремонтного отдела Рыбинского моторного завода Леонид Парамонов и еще один ветеран РМЗ – Виталий Поткин.

Хочется поблагодарить бывших советских военных советников в Ираке и Ливии, которые помогли в работе над книгой своими воспоминаниями и архивами:

- генерал-майор Валентин Михайлович Харитенко, советник командующего ВВС Ливии;
- полковник Сергей Андреевич Науменко, старший штурман 341-го тбап;
- полковник Кирилл Теренков, военный переводчик;
- подполковник Петр Николаевич Поповский, командир эскадрильи 341-го тбап;
- подполковник Николай Васильевич Есенкин, командир эскадрильи 121-го тбап;
- подполковник Юрий Константинович Белов, командир отряда 121-го тбап;
- подполковник Александр Семенович Остролуцкий, заместитель командира 121-го тбап по ИАЭС;
- подполковник Владимир Николаевич Калинин, старший штурман 290-го одрап;
- подполковник Геннадий Алексеевич Торопов, замкомандира эскадрильи 121-го тбап, и его супруга Светлана Васильевна;
- подполковник Александр Иванович Чупин, заместитель командира 341-го тбап;
- майор Виктор Анатольевич Парфенов, командир корабля 121-го тбап;
- майор Семен Егорович Герасимов, начальник группы 341-го тбап;
- майор Евгений Иванович Ковердяев, штурман эскадрильи 121-го тбап;
- майор Виктор Николаевич Митус, начальник группы регламентных работ 121-го тбап;
- майор Виктор Иванович Кривошлыков, штурман эскадрильи 203-го тбап;
- майор Владимир Иванович Селезнев, штурман эскадрильи 203-го тбап;
- майор Александр Анатольевич Костецкий, начальник ТЭЧ 203-го тбап;
- майор Вячеслав Михайлович Завьялов, штурман эскадрильи 203-го тбап;
- майор Сергей Иванович Лобода, штурман эскадрильи 290-го одрап;
- капитан Ливийских ВВС Салем Салим, командир корабля Ту-22.

Большое спасибо следует сказать военному историку Константину Гогуля за ценные дополнения к книге.

Отдельные слова благодарности заслуживают авиационный эксперт и авиационный художник Заур Еланбеков и летчик-истребитель подполковник Сергей Пазынич. Мы благодарим военного историка Тома Купера и его коллег за материалы их статьи – Tom Cooper, Farzad Bishop & Arthur Hubers «Bombed By Blinders», Air Enthusiast magazine, Volumes 116

& 117 (2005); updated by Brig Gen Ahmad Sadik (IrAF, ret.) for ACIG.info website, in 2007». Эти материалы позволили воссоздать хронологию событий в период боевых действий, в которых принимали участие Ту-22 в Ираке и Ливии.

За интересные дополнения по истории УАЦ в Зябровке хочется поблагодарить многих людей и среди них:

- генерал-майора Валерия Степановича Шукшина, первого начальника УАЦ и начальника отдела боевой подготовки штаба ДА;
- полковника Александра Федоровича Черненко, последнего начальника УАЦ;
- подполковника Василия Николаевича Еремеева, старшего штурмана УАЦ;
- подполковника Бориса Сергеевича Козловских, заместителя командира УАЦ по политической части;
- капитана Сергея Ивановича Вареникова, начальника парашютно-десантной службы УАЦ;
- подполковника Юрия Анатольевича Белова, преподавателя аэродинамики УАЦ;
- полковника Александра Краснянского, преподавателя УЛО УАЦ;
- заместителя командира 290-го одрап по ИАЭС подполковника Николая Николаевича Пилипенко;
- полковника Виктора Григорьевича Щербину, командира отряда 203 тбап, командира отряда-инструктора УАЦ;
- майора Геннадия Васильевича Иванова, командира отряда-инструктора УАЦ;
- майора Василия Петровича Матвеева, командира отряда-инструктора УАЦ;
- майора Александра Михайловича Затолокина, штурмана эскадрильи 121 тбап;
- капитана Николая Михайловича Стрельченко, техника по РТО 121 тбап;
- Павла Храмова, в 1980–82 годах старшего техника самолета УАЦ;
- майора Анатолия Тимофеевича Свиридова, преподавателя УЛО УАЦ;
- майора Евгения Ивановича Баринкова, заместителя командира УАЦ по политической части.

Огромную помощь оказали военные переводчики – начальник клуба выпускников ВИИЯ (ВИМО) Алексей Николаевич Назаревский; полковник Михаил Васильевич Разинков; полковник Владимир Алексеевич Дудченко; Владимир Владимирович Галахов; майор Валентин Леонидович Вылегжанин.

Мы хотим отдельно выразить восхищение дружной помощью в работе над книгой ветеранам 290-го одрап. Их бесценные воспоминания и архивы украсили и оживили страницы нашей книги. Мы благодарим командиров эскадрильи подполковников Александра Ерусенко и Виктора Петровича Чернышева, штурмана полка подполковника Анатолия Лабетик. Кроме того хочется выразить признательность за предоставленные фотографии по истории УАЦ завучу Зябровской средней школы Наталье Николаевне Ашихминой, учителю истории и заведующей школьным музеем Барановой Елене Валентиновне, майору Петру Прокофьевичу Прокопчуку, майору Николаю Александровичу Бардадымову, капитану Сергею Степановичу Фомину, капитану Валерию Михайловичу Шаховскому. Отдельно хотелось бы поблагодарить начальника ВОТП 290-го одрап майора Ивана Гавриловича Хворост за активную и многолетнюю помощь в работе.

Очень много по истории перегонов Ту-22 между СССР и Ираком и Ливией дали воспоминания полковника Александра Леонидовича Шиховцева, штурмана 290-го одрап, полковника Павла Андреевича Мигранова летчика 290-го одрап, а также старших бортовых переводчиков (в те далекие годы) – полковника Павла Павловича Прядко и Станислава Васильевича Мезенцева.

Я хочу выразить слова огромной благодарности авиационным историкам Владимиру Петрову, Геннадию Петрову, Владимиру Пушкареву, Сергею Цветкову, Сергею Попсуевичу, Виталию Супруну, Наталье Дробиленко; а также моим коллегам авиационным инженерам Андрею Харитенко, Алексею Хлыстову и Валерию Пилигримову за помощь в работе над книгой.

В заключение хочется выразить благодарность всем тем, кто создавал, испытывал, строил и эксплуатировал Ту-22. Без вас, у нас бы не было возможности рассказать об этом удивительном самолете.

Введение

Эта книга посвящена истории эксплуатации и боевого применения бомбардировщика Ту-22Б в Ираке и Ливии. Она является уникальным собранием информации о некогда очень закрытой теме. Подобной книги еще не было не только в СНГ, но и на Западе. Монография впервые столь глубоко и подробно описывает исторические события, происходившие в связи с экспортом этого самолета на Ближний Восток и в Северную Африку. Книга разбита на несколько логически завершенных глав, рассказывающих об истории экспорта, переучивания арабских экипажей на самолет Ту-22 в Советском Союзе, истории эксплуатации и боевого применения бомбардировщика в арабских странах.

История экспорта сверхзвукового бомбардировщика в этой книге впервые раскрывается столь широко и документально. На основании рассекреченных архивов Министерства авиационной промышленности СССР удалось воссоздать цепь исторических событий, которые включали в себя попытки продать бомбардировщик Ту-22 различным странам – от Индии до Ливии.

Часть материалов книги рассматривает вопрос о том, что представлял собой бомбардировщик Ту-22Б. Кроме того, в книге уделено значительное внимание вопросам обеспечения заводской гарантии этого самолета в арабских странах.

Следует отметить, что в главе, посвященной истории экспорта, большое место уделено истории выполнения перегонки самолетов между СССР и Ираком, СССР и Ливией. Первая часть главы посвящена перегонке самолетов с завода-изготовителя в период первых поставок самолетов в эти арабские страны. Во второй части рассматриваются особенности перегонки самолетов между арабскими странами и 360-м авиаремонтным заводом в г. Рязань для выполнения плановых капитально-восстановительных ремонтов в процессе эксплуатации.

Значительная часть книги посвящена истории подготовки и переподготовки летного и инженерно-технического состава Ирака и Ливии на самолет Ту-22, которая проходила в СССР в специализированном Учебном авиационном центре (УАЦ) на аэродроме Зябровка под г. Гомелем. В книге впервые столь подробно по годам и сменам раскрываются особенности, связанные с переучиванием арабских летных и технических экипажей на этот самолет. Материалы главы дополняют выписки из документов и копии документов тех лет. Описание работы УАЦ охватывает период с конца 1972 года по 1994 год, то есть весь срок

его существования. В этой части книги впервые так подробно показывается, как создавался Центр, с какими трудностями пришлось сталкиваться командованию в разные периоды его работы. Большое внимание уделено описанию системы подготовки иностранных военнослужащих, а также организации их быта и отдыха. В приложении к этой книге приводятся штаты УАЦ в различные годы своего существования.

Не менее значимой является глава книги, посвященная особенностям эксплуатации Ту-22 в арабских странах. В рамках этой главы читатель познакомится с тем, каким образом происходил отбор военных советников в СССР, а также какова была система отправки их в арабские страны. Оставшийся объем главы делится на две части. Первая часть посвящается истории эксплуатации Ту-22 в Ираке; вторая часть посвящается вопросам эксплуатации самолета в Ливии. В обеих частях читатель найдет описание мест базирования Ту-22; систему подготовки экипажей и организации полетов; повседневные задачи, решаемые советскими военными советниками; организации жизни и быта советских военных советников и т.д.

Значительный объем книги посвящен особенностям боевого применения Ту-22 в Ираке и Ливии. Впервые столь полно рассмотрены вопросы боевой подготовки арабских экипажей, тактика применения самолета, авиационные средства поражения применительно к театрам военных действий двух арабских стран. В главе уделяется много внимания участию Ту-22 в ирано-иракской войне и боевых действиях в Чаде и Судане.

Впервые вопросы эксплуатации и боевого применения даются не на основании выводов западных военных историков, а исходя из документов и воспоминаний, предоставленных ветеранами.

Книга богато иллюстрирована различного рода фотографиями, документами, картами, схемами и другими материалами из личных архивов десятков ветеранов, занимавших различные должности в Советской Армии.

Большой объем воспоминаний ветеранов создает особую атмосферу и добавляет особый колорит этой книге.

Она позволит читателю во многом по-новому посмотреть на этот сверхзвуковой бомбардировщик, открыть для себя огромный пласт истории самолета Ту-22, впервые лишенный различного рода мифов и легенд, создать достаточно цельный образ самолета, эксплуатировавшегося в тех условиях.



1. История экспорта бомбардировщика Ту-22

1.1. Экспорт Ту-22

Западные аналитики считали и считают, что арабо-израильские конфликты интересовали СССР исключительно с точки зрения «холодной войны» против США. Вполне естественно, что Советский Союз не был заинтересован в расширении арабо-арабских конфликтов, которые могли бы служить помехой в прямом противостоянии с США. Именно поэтому СССР неоднократно отвечал отказом на требования арабских стран в поставке им сложных систем вооружения.

Арабский мир, в свою очередь, не проявлял никакого интереса к «холодной войне» двух политических систем, но хотел иметь возможность противостоять Израилю и своим соседям в случае вооруженного конфликта. Поэтому арабские страны покупали вооружение и военную технику там, где могли.

Если бы какая-либо страна Запада смогла поставить арабскому миру современное вооружение и военную технику, то скорее всего арабские страны были бы этому рады. Вероятнее всего, в этом случае странам арабского мира не пришлось бы обращаться за помощью к СССР. Однако в 60-х годах прошлого столетия в западном мире такой страны не было. Ситуация начала меняться в следующем десятилетии. Лишь в начале 70-х годов Франция начала поставки современных вооружений в различные арабские страны.

В 60-х годах на Ближнем Востоке было две достаточно богатых страны, способных позволить себе приобретение и эксплуатацию большего разнообразия боевых самолетов, чем их соседи. Такими странами были Республика Ирак и Объединенная Арабская Республика (такое официальное название в те годы носил Египет). На вооружении ВВС этих стран кроме истребителей состояли также бомбардировщики Ту-16 и Ил-28 советского производства. Со стороны СССР было совершенно логичным желание возобновить поставки дальних бомбардировщиков этим странам.

Кроме арабских стран, начиная с 1960 года интерес к поставкам вооружений и военной техники из Советского Союза стали проявлять и другие регионы. Так, быстрыми темпами нарастало военно-техническое сотрудничество между СССР и Республикой Индия. Именно эта страна стал первым потенциальным покупателем сверхзвукового бомбардировщика Ту-22.

Индия

Возможно, толчком к усилению военно-технического сотрудничества Индии с СССР в 60-х годах послужило поражение

молодой республики в вооруженном конфликте с КНР и, как следствие, падение авторитета Джавахарлава Неру и партии Индийский Национальный Конгресс. На военно-техническое сотрудничество Индии и СССР также оказывали влияние и сложные отношения между Индией и Пакистаном. Периодические обострения этих отношений выливались в военные конфликты 1947, 1965, 1971 и так далее годов. Камнем преткновения между двумя странами-соседями стал вопрос о государственной принадлежности штатов Джамму и Кашмир. В 1949 году под эгидой ООН была установлена линия прекращения огня. Она формально разделила штат Кашмир на индийскую и пакистанскую части, еще глубже укоренив конфликт между двумя странами. СССР был, конечно, заинтересован в усилении влияния на Пакистан, и особенно на Китай, с которым отношения Советского Союза в этот период значительно ухудшились. Судя по всему, именно поэтому в соответствии с просьбой индийской стороны в 1968 году СССР дал согласие на поставку Индии вооружений и военной техники. В октябре 1968 года Индию даже посетил министр обороны СССР Маршал Советского Союза А.А.Гречко. А уже со следующего года начались переговоры по подготовке долгосрочного договора между двумя странами. Благодаря помощи военного историка Павла Плунского удалось установить, что первым государством, куда должны были быть поставлены Ту-22, была именно Республика Индия.

Эта страна, находившаяся в состоянии сложных политических отношений с КНР и Пакистаном, стала рассматривать в этот период в том числе и возможность закупки сверхзвуковых дальних бомбардировщиков для своих ВВС.

Для поддержания и еще большего укрепления связей с Индией требовалось сделать смелый и решительный шаг – именно таким шагом явилась бы поставка Ту-22. Кроме того, это позволяло поддержать во внутривнутриполитической борьбе партию ИНК (Индийский Национальный Конгресс) во главе с Индирай Ганди, которая выступала за активное сотрудничество с СССР. В довершение всего в 1971 году назревал очередной серьезный конфликт между Индией и Пакистаном.

Видимо, совокупность этих факторов и привела к тому, что 28 апреля 1971 года за несколько месяцев до подписания Договора о мире, дружбе и сотрудничестве с Советским Союзом (подписан 9 августа 1971

Слева: самолет Ту-22Р из состава Учебного авиационного центра при 290-м одрап. Аэродром Зябровка, 1994 год.

года), вышло распоряжение Совета Министров СССР № 793-рс.

В соответствии с этим распоряжением Министерство авиационной промышленности (МАП) выпустило приказ следующего содержания (см. внизу на с. 8-9).

Как видим, распоряжение Совета Министров СССР определяло очень жесткие сроки на поставку самолетов Индийским ВВС. И следует сказать, что его было сложно выполнить. Ведь приказ МАП появился только в середине мая 1971 года, видимо, в этот же период соответствующие приказы были выпущены и в других министерствах, указанных в распоряжении. Отправной точкой для

начала активных работ по подготовке к экспорту должно было стать подписание соглашения между СССР и Индией. От Советского Союза Договор должен был заключать Государственный комитет по экономическим связям (ГКЭС). Именно эта организация занималась в СССР торговлей вооружениями и военной техникой. От Индии Договор должна была подписать структура с аналогичными советскому ГКЭС функциями.

Фактически к поставке необходимо было подготовить целый авиационный полк. Вероятно, это было максимально возможное количество самолетов данного типа, которые возможно было поставить на экспорт

«Приказ МАП № 137сс от 12.05.1971 г.

СМ СССР распоряжением от 28.04.1971 г. № 793-рс в связи с просьбой Правительства Индии:

1. Дал согласие:

– на поставку Индии авиационного имущества и боеприпасов в номенклатуре, количествах и сроки, согласно приложения № 1;

– на оказание Индийской стороне технического содействия в обучении специалистов эксплуатации и применению имущества, поставляемого в соответствии с настоящим распоряжением, путем командирования в Индию советских военных специалистов и приема на обучение в СССР индийских специалистов на условиях, предусмотренных ранее принятыми решениями по этому вопросу;

– на прием в Советском Союзе в 1-м полугодии 1971 г. группы экспертов индийских ВВС для консультации и показа самолета – бомбардировщика Ту-22.

2. Поручил ГКЭС и МО провести переговоры с Индийской стороной, руководствуясь п. 1 настоящего распоряжения, и по достижении договоренности ГКЭСу подписать соответствующее соглашение.

Разрешил МО сообщить Индийской стороне характеристики и комплектацию предложенных к поставке самолетов Ту-22 и организовать их показ.

3. По подписании соглашения обязал:

а) МО:

– определить в месячный срок совместно с МАП, МРП и МОП комплектацию вооружения и оборудования самолета Ту-22 в варианте бомбардировщика, а также объем доработок, подлежащих выполнению на этих самолетах с целью устранения выявленных конструктивных недостатков;

– отработать перечни наземного оборудования, инструмента, КИА, зап. частей и материалов, подлежащих поставке с самолетами;

– поставить через ГКЭС в Индию самолеты Ту-22, боеприпасы и ВТИ к ним, с сопроводительной ЭТД на английском языке, изданной промышленностью, а также передать документацию, держателем которой является МО, в т.ч. секретную и сов.секретную, в количествах и сроки, согласно приложения № 1;

– доставку самолетов в Индию осуществить летом перегоночными командами ВВС;

– оказать техническое содействие в обучении индийских специалистов эксплуатации и боевому применению поставляемых в соответствии с настоящим распоряжением самолетов Ту-22 путем командирования в Индию советских военных специалистов и приема на обучение индийских военных специалистов в Советском Союзе.

б) МАП:

– заменить на самолетах двигатели ВД-7М, снятые с производства, на серийно выпускаемые двигатели РД-7М-2, для чего изготовить 60 двигателей РД-7М-2 для установки на поставляемые самолеты и 12 – в резерв для эксплуатации;

– произвести доработку самолетов для снятия ограничений по скорости полета и другие доработки по перечню, согласованному с МО и обеспечить гарантийное обслуживание;

– определить объем и выполнить на самолетах проф.ремонт, обеспечивающий эксплуатацию этих самолетов в течение 5-6 лет до очередного ремонта;

– изготовить и установить на самолетах трафареты с надписями на английском языке;

– установить на самолетах радиолокационные прицелы, разработанные МРП и МЭП взамен прицела «Рубин-1А».

в) МРП и МЭП:

– разработать и изготовить для комплектования самолетов на базе существующего радиолокационного прицела «Рубин-1А» прицел, работающий на фиксированной частоте.

г) МАП, МРП, МОП, МЭП:

– изготовить по заказу ГКЭСа и поставить для укомплектования самолетов Ту-22 одиночные, групповые и ремонтные комплекты зап. частей, агрегаты, ГИЗы, инструмент и КПА, зап. части к ним по перечням МО;

– изготовить для поставки ГКЭСу двигатели РД-7М2, ГИЗы, агрегаты и зап. части к самолетам Ту-22 по ежегодным заявкам Индийской стороны в течение 10 лет;

– отрецензировать и издать на английском языке ЭТД по самолету Ту-22, его оборудованию и системам;

– выполнить доработки оборудования, боеприпасов в целях устранения выявленных КГН по перечням МО.

4. Ремонт, выполнение доработок на самолетах Ту-22, доработка прицелов «Рубин-1А», оборудования и вооружения, и другие работы, связанные с данной поставкой,... проводятся соответственно МАП, МРП, МОП с участием МО.

без нанесения ущерба собственной оборонноспособности.

По данным ОКБ А.Н. Туполева, на 1 января 1969 года в ДА имелось 179 самолетов, в авиации ВМФ – 62 самолета. Еще 16 самолетов различных модификаций находилось в различных организациях.

Как мы уже знаем, эта сделка не состоялась, но, судя по всему, мероприятия по реализации этой сделки начались еще до подписания соглашения о поставке самолетов. Такой подход был понятен, поскольку сроки по реализации распоряжения Совмина СССР были далеки от возможностей промышленности. Ведь прежде чем на-

чать переоборудование самолетов под предполагаемую продажу, необходимо было разработать соответствующую документацию по доработкам самолетов. Самолеты для поставки на экспорт необходимо было сначала отобрать силами Министерства обороны, т.е. определиться с перечнем самих самолетов. Необходимо было определиться с их заводскими номерами, перечнями произведенных на них доработок, составе оборудования, составе и оставшемся ресурсе силовой установки, ресурсе планера и его частей и т.д. И лишь на основании этих данных Московский машиностроительный завод «Опыт» (так в тот

5. Обязать МАП, МРП совместно с МО и ГКЭСом по результатам переговоров с Индийской стороной в месячный срок представить в СМ предложения по мероприятиям, обеспечивающим выполнение настоящего распоряжения.

6. Все работы... оплачивает ГИУ ГКЭС.

ПРИКАЗЫВАЮ:

1. Начальникам 2,3,4,5,6,7 ГУ... главному конструктору ММЗ «Опыт» т. Маркову, директорам КАЗ, Рыбинского моторостроительного завода, Куйбышевского завода аэродромного оборудования, Жуковского МЗ тт. Глебову, Дерунову, Писаревскому и Зайцеву вышеуказанное РСМ... принять к руководству и исполнению.

2. Начальнику 3 ГУ Степину, директору РМЗ т. Дерунову изготовить 60 двигателей РД-7М-2... и 12 двигателей РД-7М-2 – в резерв...

3. Директору КАЗ т. Глебову заменить на самолетах Ту-22 двигатели ВД-7М... на РД-7М-2, произвести доработку самолетов по снятию ограничений по скорости и прочие доработки по перечню, согласованному с МО (ВВС), и обеспечить гарантийное обслуживание...

4. Главному конструктору ММЗ «Опыт» т. Маркову, директору КАЗ т. Глебову определить объем работ и выполнить на самолетах Ту-22 проф.ремонт, обеспечивающий эксплуатацию этих самолетов в течение 5-6 лет, до очередного ремонта, изготовить и установить на самолетах трафареты с надписями на английском языке, установить на самолетах радиолокационные прицелы, разработанные МРП и МЭП, взамен прицелов «Рубин-1А».

5. Начальникам 2,3,4,5,6,7 ГУ... обеспечить изготовление по заказу ГКЭСа и поставку для укомплектования самолетов Ту-22 одиночный, групповой рем. комплекты, зап. части, агрегаты, ГИЗы, инструмент и КПА...

Обеспечить изготовление и поставку по заказу ГКЭСа двигателей РД-7М-2, ГИЗов, агрегатов, зап. частей, приборов, бортового оборудования и наземного оборудования на самолетах Ту-22 по ежегодным заявкам Индийской стороны в течение 10 лет.

Обеспечить доработку оборудования в целях устранения выявленных КПН по перечням МО...

Приложение к приказу МАП... (выписка из Приложения № 1 к РСМ...):

Перечень авиационного имущества и боеприпасов, поставляемых Индии в 1971-1972 гг.

Наименование	ед. измер.	Всего	Сроки поставки		Поставщик
			1971	1972	
1. Из наличия МО					
1. Самолеты-бомб. Ту-22, бывшие в эксплуатации, отремонтированные	шт.	28	8	20	
2. Самолеты Ту-22У, бывшие в эксплуатации, отремонтированные	шт.	2	2		
Из промышленности, за счет фондов, выделенных ГКЭСу:					
1. Воздухозаправщики ВЗ20-350	шт.	5	2	3	Жуковский МЗ
2. Подвижный электроагрегат А-107М	шт.	30	12	18	Жуковский МЗ
3. Установка для проверки Гидросистем УПГ-300	шт.	9	4	5	Куйбышевский завод А.О.
4. Двигатели РД-7М-2	шт.	14	6	8	Рыбинский МЗ»

Представленный отрывок имеет орфографию и пунктуацию аутентичную документу-оригиналу. Поэтому для более полного понимания документа ниже приводится перечень сокращений, которые в нем встречаются.

Расшифровка этих сокращений приведена ниже:

ГКЭС – Государственный комитет по экономическим связям;
 ГИУ ГКЭС – Главное инженерное управление Государственного комитета по экономическим связям;
 МАП – Министерство авиационной промышленности;
 МРП – Министерство радиопромышленности;
 МОП – Министерство оборонной промышленности;
 МЭП – Министерство электронной промышленности;
 МО – Министерство обороны;
 ГУ – Главное управление;

КИА – Контрольно-измерительная аппаратура;
 КПА – Контрольно-проверочная аппаратура;
 ГИЗ – Готовое изделие;
 РСМ – Распоряжение Совета Министров;
 КАЗ – Казанский авиационный завод;
 ММЗ – Московский машиностроительный завод;
 Жуковский МЗ – Жуковский машиностроительный завод;
 Куйбышевский завод А.О. – Куйбышевский завод аэродромного оборудования
 Рыбинский МЗ (РМЗ) – Рыбинский моторный завод;
 КПН – Конструктивно-производственный недостаток;
 ЭТД – Эксплуатационно-техническая документация;
 ВТИ – Военно-технические изделия;
 тт. – Товарищи.

период называлось бывшее ОКБ-156) мог начать свою кропотливую работу по выпуску документации, необходимой для доработки отобранных самолетов и выпуску эксплуатационно-технической документации к ним.

Выписка из годового «Отчета ММЗ «Опыт» за 1971 год» гласит: «... В соответствии с приказом МАП № 137 от 12.05.1971 г., КБ проделана большая работа по выпуску чертежей и обеспечению выпуска ЭТД самолетов Ту-22 для г.п. «110»:

- во 2-м кв. КБ составлен перечень трафаретов и информации и внесены английские надписи в чертежи;

- выпущены чертежи фидерных схем, чертежи на доработку конструкции;

- выпущена ЭТД на самолет Ту-22У;

- нанесены английские надписи на фидерные схемы.

Весь объем работ по г.п. «110» нами полностью выполнен в 09.1971 г. ...»

Сокращение г.п. в выписке означает слово «грузополучатель». Каждой стране, в которую производился экспорт товаров, присваивался определенный индекс. Такая же система обозначений в сфере военно-технического сотрудничества РФ с другими странами действует и поныне. Шифр грузополучателя «110» соответствует Индии; грузополучатель «015» – это Египет; грузополучатель «095» – это Ирак; грузополучатель «013» – это Ливия.

Как видим, ОКБ А.Н. Туполева закончило подготовку необходимой документации лишь в сентябре 1971 года. И надо отметить, что это еще очень сжатые сроки. Таким образом, работы по переоборудованию самолетов на Казанском авиационном заводе (КАЗ) смогли начаться лишь во второй половине 1971 года.

Как уже говорилось, эти работы были начаты еще до подписания самого договора на поставку самолетов. Как показала история, этой поставке не суждено было осуществиться. Однако часть самолетов все же была переоборудована под индийского заказчика.

Вот что говорится в годовом «Отчете Казанского авиационного завода за 1971 год»: «...Кроме выпуска серийных Ил-62 и сдачи самолетов Ту-22М МО и Ген. конструктору, заводом в 1971 г. выполнен большой объем работ по переоборудованию ранее выпущенных самолетов Ту-22, Ил-62 и Ту-16:

- доработка 9 Ту-22 под элерон-закрылок и упругую подвеску шасси;

- доработка 8 Ту-22 под заказчика «110». Ввиду несостоявшегося контракта, эти самолеты остались на заводе без оформления по боеготовности, ...»

Как видно из Отчета работы по исполнению распоряжения СМ СССР по поставке Ту-22 в Индию, проходили опережающими темпами (еще до подписания контракта на поставку) и на головном авиационном за-

воде. За короткий промежуток во второй половине 1971 года удалось доработать восемь самолетов. Процесс дальнейших работ по этой теме был приостановлен.

Причиной срыва поставки, возможно, являлись все те же внутривосточные проблемы Индии этого периода.

Во второй половине 1971 года в Индию начинаются крупные поставки вооружений и военной техники из СССР. В результате Индия получила значительное количество танков, артиллерийских систем и стрелкового оружия. Эти поставки были жизненно важными для Вооруженных сил Индии. Возможно, именно они позволили Индии выйти победителем из очередного военного конфликта с Пакистаном в декабре 1971 года. В сложившейся обстановке средств на закупку Ту-22, скорее всего, не хватало. Кроме того, для сверхзвукового бомбардировщика на том театре военных действий не было реальных целей.

Все это в совокупности привело к тому, что к реализации решения о продаже Ту-22 в Республику Индия уже не возвращались.

Египет

Исторически в начале 70-х годов прошлого века самым сильным арабским государством с точки зрения вооружения и военной техники была ОАР, включавшая в себя до сентября 1961 года Египет и Сирию, а позже лишь Египет. СССР имел очень тесные экономические и военные связи с этим государством в течение всех 60-х годов прошлого века. Все эти годы дружественной Советскому Союзу страной руководил президент Гамаль Абдель Насер. Однако он умер от сердечного приступа 28 сентября 1970 года.

С приходом нового президента Египта отношения этой страны с СССР в значительной степени усложнились и ухудшились. Президент Анвар Садат сразу показал себя хитрым политиком, лавировавшим между странами Запада и СССР. Однако, несмотря на это, 27 мая 1971 года советская делегация во главе с Председателем Президиума Верховного Совета СССР Николаем Подгорным подписала Договор между Египтом и СССР о дружбе и сотрудничестве. Он состоял из 12 статей.

В Статье 8 Договора было записано, что страны будут «...продолжать развивать сотрудничество в военной области на основе соответствующих соглашений между ними. Такое сотрудничество будет предусматривать, в частности, содействие в обучении военного персонала ОАР, в освоении вооружения и снаряжения, поставляемого в Объединенную Арабскую Республику в целях усиления её способности в деле ликвидации последствий агрессии, также как в усилении её способности противостоять агрессии вообще».

В течение 1970 – 1971 годов отношения СССР и Египта активно развивались. Во

второй половине 1971 года Объединенная Арабская Республика сменила свое название. Теперь страна стала называться Арабская Республика Египет. Президент АРЕ Анвар Садат посетил СССР в октябре 1971 г., в феврале и апреле 1972 г. и убеждал руководство страны в своей верности курсу на построение социализма и своим обязательствам. В ответ Египет использовал любые возможности для выдвижения требований, касающихся поставок новейших вооружений и военной техники. В своих «Записках корреспондента АПН», корреспондент и переводчик Анатолий Егорин так описал эту ситуацию словами посла СССР в Египте В.М. Виноградова: «По его словам, А. Садат после смерти Насера пять раз представлял списки на поставку дополнительного вооружения, и столько же раз Москва, подчеркивая, что «мы всегда на стороне арабов», ничего не поставляла».

Именно в то время, видимо, все же было принято решение о продаже Ту-22 египетской стороне. АРЕ уже закупила в СССР в 60-е годы самолеты Ту-16 для своих ВВС, и закупка нового бомбардировщика выглядела вполне логично. Кроме того, для несостоявшегося индийского контракта была проведена значительная организационная

работа, отобраны самолеты, и часть из них уже прошла доработку на заводе в Казани.

Мало того, и в Совете Министров СССР, и в МАП, видимо, все были уверены в том, что поставка Ту-22 в АРЕ непременно состоится. Об этом говорит письмо заместителя министра авиационной промышленности А. Кобзарева адресованное командиру в/ч 25966 (служба вооружения ГШ ВВС, прим. Бурдина) Мишуку М.Н. и датированное 3 марта 1972 года, т.е. за неделю до принятия соответствующего распоряжения СМ СССР. В этом письме, в частности, говорилось:

«На 01 марта сего года на аэродроме КАЗ находится 33 самолета, 6 из которых подлежат передаче в войсковые части.

Эти самолеты создают значительные трудности в работе ЛИС и завода и отрицательно влияют на своевременную отработку и испытания самолетов Ту-22, подготовляемых для поставки в АРЕ, самолетов Ил-62 и др.».

Решение о поставке самолетов в АРЕ требовалось облечь в форму документа, и 9 марта 1972 года на свет появилось распоряжение Совета Министров СССР № 483-рс, касающееся поставок бомбардировщиков Ту-22 в эту страну. Через неделю, 17 марта 1972 года, на основании

Приказ Министерства авиационной промышленности № 89сс

... СМ СССР распоряжением от 09.03.1972 г. № 483-рс...

... 4) по подписании соглашения с АРЕ, обязал:

в) МО, МАП, ГКЭС и другие министерства:

выполнить работы по обеспечению поставки АРЕ в 1972 г. 22 самолетов Ту-22, в т.ч. 2 учебных – в марте, 4 – в апреле, 2 – в мае, 4 – в июне, 5 – в июле, 5 – в августе, согласно приложения № 1, запчастей, инструмента, наземного оборудования, агрегатов, ГИЗов, КПА, стендового оборудования, ЭТД, учебного и другого вспомогательного имущества к ним, в объеме и порядке, согласно распоряжения от 28.04.1971 г. № 793-рс, разработать в 2-недельный срок перечень мероприятий и график подготовки и поставки АРЕ самолетов, необходимого для их эксплуатации имущества, боеприпасов и документации к ним.

г) МОП: изготовить по заказу МРП э/вакуумные приборы сверхвысокой частоты, необходимые для выполнения работ по подготовке самолетов Ту-22 к поставке на экспорт.

д) МАП: обеспечить в пределах установленного гарантийного срока гарантийное обслуживание 22 самолетов Ту-22 путем командирования в АРЕ через ГКЭС на весь период гарантии соответствующего количества специалистов промышленности, в т.ч. специалистов от заводов-поставщиков других министерств (по кооперации) с оплатой ГКЭС.

обеспечить дополнительное изготовление в 1972 г. для ГКЭС ..., 6 авиадвигателей РД-7М-2, 5 подвижных э/агрегатов А-107М сверх утвержденного плана на 1972 г. для поставки в АРЕ.

– передать ЭТД по самолету Ту-22 для издания на русском и иностранных (английском или арабском) языках в Воентехиздат МО в 03.1972 г.

– обеспечить переделку в 03.1972 г. по согласованию с МО 1 тренажера КТС-22, изготавливаемого промышленностью в 1972 г. для МО в пилотажный тренажер для самолетов Ту-22, поставляемых по настоящему распоряжению.

Для установки и отладки тренажера командировать в АРЕ через ГКЭС в апреле-мае 1972 г. необходимое количество специалистов.

... изготовить по заказу ГКЭС двигатели РД-7М2, ГИЗ, агрегаты, запчасти, приборы, бортовое оборудование к самолетам Ту-22 в течение 10 лет для поставки по ежегодным заявкам АРЕ, как это было предусмотрено РСМ от 28.04.1971 г. № 793-рс...

Приложение № 1 к приказу МАП (выписка из приложения к РСМ...):

Перечень вооружения, ВТИ, намеченного к поставке в АРЕ в 1972 г.

МАП

1. Пилотажный тренажер для самолета Ту-22, 1 шт., в 03.72 г. Пензенский завод «Электроавтомат».

2. Воздухозаправщик ВЗ-20-350, 6 шт.; 2 шт. в 03.72, 4 шт. в 1972 году. Жуковский машиностроительный завод.

3. Подвижной э/агрегат А-107М, 20 шт.; 15 – в 1-м полугодии 1972 г., 5 – в 1972 году. Куйбышевский завод аэродромного оборудования.

4. УПГ-300, 4 шт.; 2 – в 3.1972, 2 – в 1972 г. Куйбышевский завод аэродромного оборудования.

5. УПГ-250, 2 шт., в 1972 г., Куйбышевский завод аэродромного оборудования.

6. Авиадвигатели РД-7М2, 12 шт.; 6 шт. – в 1-м полугодии 1972 г., 6 шт. – в 1972 г. Рыбинский моторостроительный завод».

этого распоряжения вышел приказ Министерства авиационной промышленности № 89сс (см. на с.11).

Как видим, сроки на всю поставку давались просто фантастические. Требовались громадные усилия, чтобы выполнить распоряжение в срок. И здесь возник самый сложный вопрос – где взять оставшиеся для поставки самолеты.

В связи с этой проблемой заместитель Министра авиационной промышленности А. Кобзарев направляет 24 марта 1972 года письмо заместителю начальника 10-го Главного управления Генерального штаба Министерства обороны СССР генералу Н.П. Дагаеву.

В письме, в частности, говорится: «Согласно распоряжению Совета Министров от 09 марта 1972 года № 483-рс, поставке в АРЕ подлежат самолеты Ту-22 с двигателями РД-7М2, с упругой подвеской шасси и элерон-закрылками, т.е. не имеющие ограничений».

Таких самолетов из наличия в в/ч 44402 (управление ДА, примечание Бурдина) для укомплектования заказа недостаточно. Прошу Вашего указания командиру в/ч 10703 (штаб авиации ВМФ, примечание Бурдина) о перегонке на КАЗ для подготовки к поставке АРЕ самолетов Ту-22 № 1503, 1803, 2302, 2401, 2403, 2607 с комплектом бортового и наземного имущества.

Указанные самолеты не имеют летных ограничений. До перегона на завод на самолетах должны быть выполнены 200-часовые регламентные работы и доработка по бюллетеню №7.

Срок перегона: по 2 самолета до 10, 20 и 30 апреля 1972 года».

Следует сказать, что самолеты с заводскими № 1503, 2401, 2403 впоследствии были поставлены в Ливию.

Демонстрация самолета Ту-22 египетской стороне, вероятно, должна была произойти в рамках запланированного на май 1972 года показа советской авиационной техники президенту Анвару Садату. Показ предполагалось проводить на аэродроме Каир-Вест (Cairo West (Sphinx)). Мероприятие должно было происходить в присутствии министра обороны СССР Маршала Советского Союза Г. К. Гречко и Главкома ВВС Маршала авиации П.С. Кутахова. Была выделена специальная группа, которая и начала в Рязани подготовку к этому ответственному мероприятию.

Однако на состоявшемся 16 мая показе авиационной техники в Египте Ту-22 все же не был представлен. Видимо руководство СССР, исходя из анализа действий Садата и предвидя в ближайшее время разрыв отношений с Египтом, приняло решение отменить участие дальнего бомбардировщика в майском показе и не продавать его АРЕ.

Вспоминает майор Николай Стрельченко: «В 1972 году в Рязани стали готовить

Центр для подготовки к переучиванию Египетских ВВС на Ту-22. Возглавлял эту работу генерал Долгих А.В. Больше месяца мы ожидали команды на вылет в командировку. За это время я, вместе с переводчиком по радиолокационному оборудованию подготовился на 400 часов, но нам последовала команда: «Убыть домой!»

Как показала история – руководство СССР оказалось право. 6 июля 1972 года президент Анвар Садат принял решение об отказе от использования советских военных советников в Вооруженных силах Египта. С июля по сентябрь 1972 года из страны вывели около пятнадцати тысяч советских военных советников и членов их семей.

Таким образом, сорвалась и вторая поставка Ту-22 на экспорт.

Ирак

В этот же период шла подготовка Договора о Дружбе и сотрудничестве между СССР и Ираком, который был заключен 9 апреля 1972 года. В рамках этого Договора Советский Союз намеревался предложить Республике Ирак широкий спектр взаимовыгодных экономических соглашений, одним из которых являлась поставка вооружений и военной техники. На середину 1972 года был запланирован показ авиационной техники для большой делегации Министерства обороны Ирака во главе с министром обороны Республики Ирак. На нем планировалось показать различную авиационную технику, в том числе и Ту-22.

Местом показа был выбран аэропорт Адлер. Чем был вызван такой выбор, сказать сложно. Можно лишь предположить, что место было выбрано из-за хотя бы отдаленной схожести климата Черноморского побережья Кавказа и Ирака и удаленности от советских военных объектов. Показ авиационной техники предусматривал статический показ с ознакомлением с лётно-техническими характеристиками образцов техники, их боевыми возможностями, а также демонстрационные полеты.

Задача на участие в этом мероприятии была поставлена командованию 2-го отбАК. Для решения задачи был выбран 199-й одрап. Это было вполне логично – ведь продавать собирались бомбардировщики и, следовательно, необходимо было показывать максимально близкий самолет, т.е. Ту-22Р в варианте бомбардировщика.

Командир 199-го одрап полковник Н. Гонченко поставил задачу на подготовку к показу заместителю командира эскадрильи майору Владимиру Дмитриевичу Витязеву (временно исполнявшему обязанности командира эскадрильи). От командования полка этим вопросом занимался заместитель командира полка подполковник Лев Васильевич Козлов. Вторым летчиком, участвовавшим в мероприятии, был

командир отряда майор Геннадий Александрович Торопов.

В своей книге воспоминаний полковник Витязев пишет об этой командировке следующее: «Мне была поставлена задача на двух специально подготовленных самолетах выполнить перелет с посадкой в аэропорту г. Адлера. В этом аэропорту предполагалось ознакомить с самолетом Ту-22, его летно-тактическими характеристиками и боевыми возможностями представителей командования ВВС Ирака и провести демонстрационные полеты.

Особенностью этого аэродрома было то, что Ту-22 мог произвести посадку только со стороны моря вне зависимости от фактического направления и скорости ветра. В дополнение к сказанному можно добавить, что длина ВПП в этом аэропорту едва превышала 2000 метров*.

С одной стороны – горы; с другой, на удалении 300–400 метров, – огромные валуны и береговая полоса. Поэтому я прекрасно понимал, что только безошибочная техника пилотирования на предпосадочной прямой и строгое выдерживание режима по высоте могли обеспечить выполнение задания. Откровенно говоря, некоторое чувство беспокойства я ощущал, когда обдумывал, как выполнить поставленную задачу. Ведь производя полеты с полос длиной 3000–3500 метров, летчики Дальней авиации не особенно беспокоились об от-

**Полковник
В.Д. Витязев в
период службы в
341-м тбап**



клонениях в посадочной скорости на 10–15 километров в час и приземлении с отклонениями 100–150 метров. Но даже на таких аэродромах изредка случались случаи посадок до полосы или выкатывании с неё при пробеге.

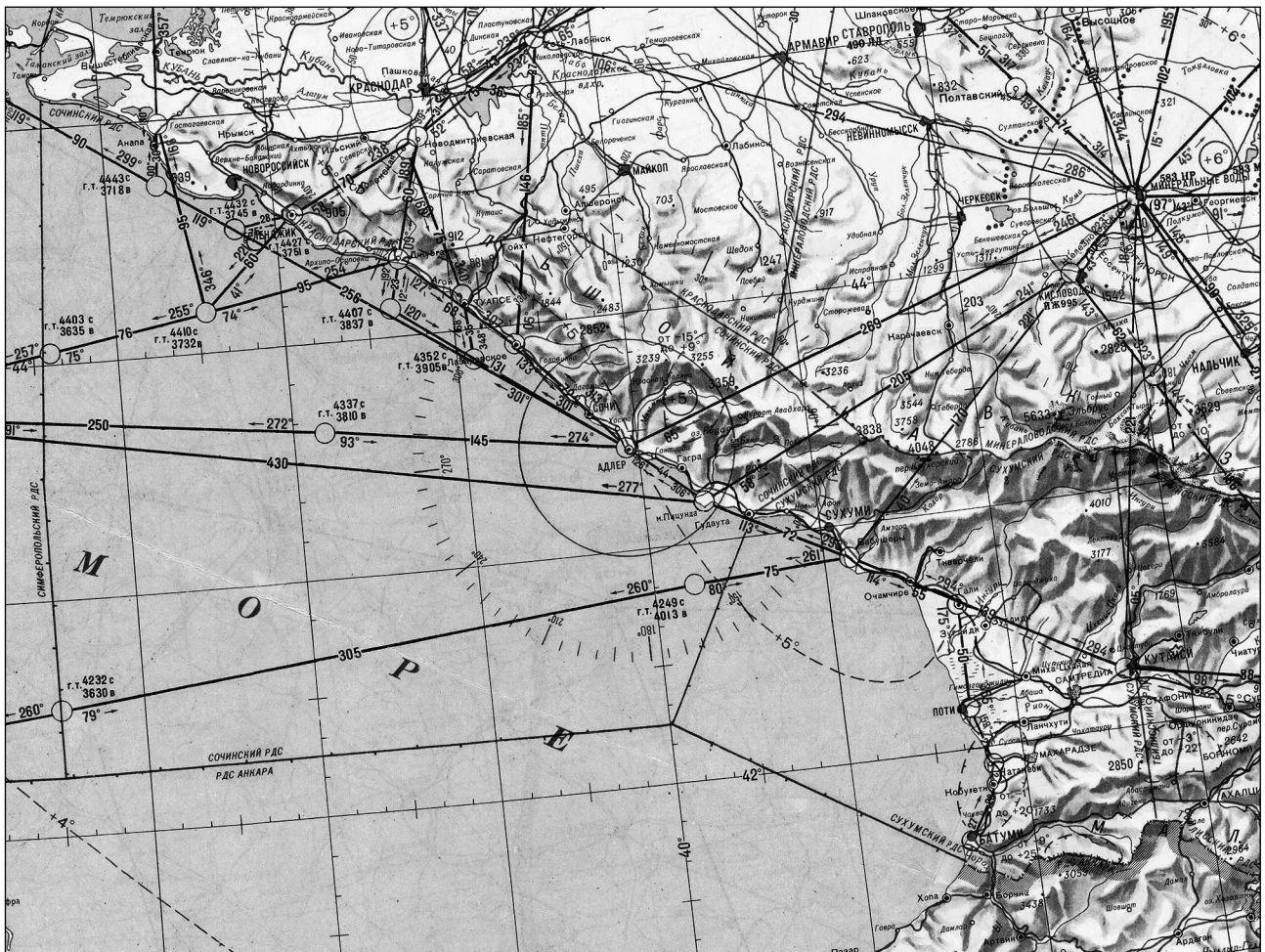
В данном случае подобные отклонения могли привести к вовсе уж нежелательным последствиям. И тут я вспомнил, как тяжелые самолеты Аэрофлота «печатают» свои посадки как под копирку – как правило, приземление происходит в начале полосы и на заданной посадочной скорости. Вспомнил я и беседы с опытными летчиками Аэрофлота по этим вопросам. Их секрет был прост: после входа в глиссаду снижения они сразу снижали скорость полета до скорости, чуть превышающей посадочную, увеличивая при этом режим работы двигателей, и никогда не направляли снижение в точку выравнивания, как это делали мы, стараясь выравнивание начать на удалении 200–250 метров от торца ВПП.

Пилоты гражданской авиации исключали из своего арсенала этап выравнивания, а с дальности 3–4 километра направляли траекторию снижения прямо в точку приземления с практически посадочной скоростью. Самолет как будто висел на двигателях, и достаточно было в момент приземления или за мгновение до этого убрать газ, как самолет мягко приземлялся в заданной точке...

...С этими мыслями я пришел ко Льву Васильевичу Козлову, который, как и следовало ожидать, тоже думал о том, как выполнить поставленную задачу и не наломать дров.

Он внимательно выслушал меня, постоянно делая какие-то пометки на бумаге, некоторое время помолчал и сказал, что он должен об этом подумать, и если прояснится что-нибудь разумное, он даст мне знать. Через некоторое время он позвонил и, пригласив в кабинет, попросил еще раз повторить мои мысли об изменении методики расчета на посадки и посадки. В свою очередь он поделился своими соображениями на этот счет. Но, в отличие от меня, у него уже были готовы некоторые расчеты, и на листе бумаги вчерне была выполнена схема снижения от момента входа в глиссаду снижения и до приземления с указанием ориентировочных параметров работы двигателей по этапам снижения.

* На начало XXI века аэропорт Адлер имел две ВПП: 06./24 – длиной 2890 м и шириной 50 м; 02./20 – длиной 2200 м и шириной 49 м. Однако до 1973 года в аэропорту была лишь одна ВПП – 06./24. В описываемый полковником Витязевым период длина ее была 2200 м. При этом заход на ВПП 24 был очень затруднен, так как на удалении около 1,5 км от этого торца ВПП начинается горный склон. Заход с этого направления использовался до 1971 года, после чего был запрещен. Именно поэтому оставалось лишь одно направление – на ВПП 06 – со стороны моря. (Примечание С. Бурдина)



Аэронавигационная карта района аэропорта Адлер

Он спросил меня, кого я выбрал себе в качестве напарника и, когда я ответил, что остановил свой выбор на экипаже майора Торопова, согласился с этим.

Вечером этого же дня мы снова собрались в кабинете и на этот раз пригласили и Торопова. В принципе, мы занялись методической разработкой, в которой отражены способы и методы захода на посадку и посадки на ВПП укороченных размеров. В ходе обсуждения предложений и поправок было много. Большая часть их аргументировано отменялась, некоторые подлежали дальнейшему обсуждению, и лишь небольшая часть принималась единогласно и безоговорочно.

В этот вечер работали в кабинете Козлова допоздна. Работа продолжалась практически весь следующий день, благо было воскресенье. Мы тщательным образом изучили по документам все особенности расположения аэродрома Адлер, его оборудование радиолокационными средствами и различные схемы построения маневра для захода на посадку. Были проработаны различные варианты наших действий даже в самых немыслимых ситу-

ациях. Мы постарались сделать так, чтобы эти ситуации стали невозможны.

За основу нашей методической разработки мы взяли первоначальные наброски Льва Васильевича и постепенно, поэтапно наращивая их, довели эту разработку до более или менее приемлемого варианта. «Танцевать» мы начали от необходимости производить посадки в пределах от 50 до 100 метров от начала полосы на скорости 300–310 километров в час. И далее, после приземления, по возможности как можно дольше удерживать самолет на посадочном угле, т.е. до тех пор, пока переднее колесо, с падением скорости, само не опустится на бетон, и только после этого решили выпускать тормозные парашюты. Скорость полета режимом работы двигателя решено было поддерживать с таким расчетом, чтобы выйти на дальний привод строго по глиссаде на скорости 310–320 километров в час. Был тщательно продуман и вопрос об уходе на второй круг с любой точки предпосадочного снижения.

Работа была закончена снова поздним вечером. Решили завтра на свежие головы еще раз пройти по элементам нашей ме-

тодической разработки. А мне было приказано к летной смене на вторник подготовить две спарки и три боевых самолета для проведения проверки элементов методики и последующей тренировки.

В понедельник во время предварительной подготовки на ВПП с обоих направлений были нанесены контрольные отметки по две с каждой стороны полосы на удалении 50 и 100 метров от торца. В состав группы руководства были включены два регистратора, которые располагались с обеих сторон ВПП в зоне приземления и должны были точно отмечать на краях полосы точки касания. Кроме того, решено было добавить еще одного кинооператора, которому вменялось в обязанность производить киносъемку с противоположной стороны полосы.

Первый вылет на спарке с Козловым выполнил я, второй – Торопов. В принципе, все наши расчеты подтвердились полностью. Затем каждый из нас выполнил по два полета на боевых самолетах. Особых сложностей техника пилотирования на предпосадочной прямой и само приземление и пробег не вызывали. Регистраторы, которые отмечали точки приземления, представили следующие результаты по точкам касания от торца ВПП: спарка – 70 и 60 метров, боевые самолеты: Козлов – 60 и 50; Торопов – 60 и 60; я – 70 и 50 метров. Скорость приземления: Козлов – 300 и 300; Торопов – 310 и 310; я – 300 и 310 километров в час. Иначе говоря, ни по одному из этих параметров мы не вышли за пределы наших расчетов. Длина пробега до полной остановки самолета при всех

приземлениях не превышала 1600 метров. К вечеру мы успели просмотреть результаты киносъемки посадок и, в принципе, остались удовлетворены.

Время нашего вылета зависело от времени прибытия в Москву делегации из Ирака. Поэтому команду на перелет мы получили только через неделю. Всё это время было потрачено на соответствующую подготовку самолетов, оборудования для обслуживания полетов в Адлере и комплектование соответствующей группы инженерно-технического состава. Старшим группы, осуществляющей это мероприятие, был назначен заместитель командира 2-го авиакорпуса генерал Жихарев.

Когда стал известен момент прибытия Иракской делегации в Адлер, мы за два дня до этого срока транспортным самолетом вылетели на рекогносцировку аэродрома. Вместе с нами вылетела и группа ИТС с необходимым имуществом.

Заправку боевых самолетов рассчитали так, чтобы к моменту посадки в баках осталось не более восьми тонн горючего, исходя из возможности ухода на запасной аэродром от Адлера.

Заход на посадку в Адлере и посадка прошли «как учили». После приземления штурман отфиксировал по внешней связи: скорость – 300 километров в час; расчет – 50 метров. Самолет остановился, пробежав 1500 метров. Когда в эфире прозвучало о посадке Торопова – 300 и 50, – я с облегчением выдохнул и только в этот момент понял, что до момента посадки Торопова я был очень напряжен. Расслабление наступило мгновенно.

Фото района аэропорта Адлер 1965 года





Заместитель командира полка по ИАС, присутствовавший на СКП в качестве консультанта руководителя полетов, потом обрисовал мне обстановку на стартовом командном пункте во время нашей посадки. Ею руководил командир местного летного авиаотряда и после посадки Торопова обернулся к генералу Жихареву:

– Откуда ваши летчики знают и выполняют посадки по-аэрофлотски?

Жихарев, ничего не знавший, как мы будем садиться, мгновенно сориентировался:

– Наши летчики всё знают и всё умеют!

А затем повернулся и с достоинством покинул СКП.

Еще в Нежине было решено, что демонстрационный полет в Адлере будет выполнять Торопов, а мне было предписано исполнить роль гида – экскурсовода при ознакомлении иракских представителей с самолетом и его боевыми возможностями.

Накануне дня прибытия делегации было проведено совещание, на котором необходимо было доложить о порядке проведения демонстрационного полета. Вместе с нами должно демонстрировать свою технику КБ Сухого.

Первым докладывал генерал Жихарев:

– Полет будет состоять из двух проходов над ВПП: первый – на предельно малой высоте на скорости 850 километров в час; второй – с демонстрацией предельно возможного угла набора высоты после выхода на начало ВПП.

– Это и всё? – спросил генерал, проводивший совещание.

– А что они ещё могут? – вмешался в разговор один из присутствующих на совещании человек в штатском. – Пусть лучше

подробнее доложит о своем полете товарищ Ильюшин.

Из-за стола встал и вышел невысокий сухощавый человек в светлой рубашке с короткими рукавами, подошел к окну и начал свой доклад словами: «Я взлетаю и...» А далее он мелкими шагами пошел к двери, выдвинув вперед руку с открытой ладонью. При этом его колени, поясница, голова и ладонь неестественным образом изгибались, вращались, выворачивались, а сам он вращался вокруг своей оси, выполняя невозможные «па» неведомого мне танца, сопровождаемого известными и неизвестными мне названиями фигур высшего пилотажа. Закончил свой танец словами:

– После этого я произвожу посадку. Это всё.

Честно говоря, я ничего не понял, что будет выполнять этот летчик в демонстрационном полете. Но было видно, что человек в штатском, давший ему слово, видимо, понял всё. Он лишь спросил, что в программе полета изменится, если для выполнения этого полета прибудет последняя модификация самолета.

– Да на нем я вообще вокруг хвоста буду крутиться, там же тяга на две тонны больше! – ответил летчик.

Позже я узнал, что этот летчик – сын известного авиаконструктора С.В. Ильюшина, и несколько удивился, что сын Ильюшина демонстрирует летные качества самолета Сухого. Кстати, человек, который вел с ним диалог, оказался не кто иной, как известный авиаконструктор П.О.Сухой.

Генералу Жихареву был задан вопрос о расчетном времени между первым и вторым проходом самолета над ВПП. Жихарев ответил, что это время составляет

Вид на торец ВПП 06 аэропорта Адлер со стороны моря. Рубеж 60 – 70-х годов

12,5–13,0 минут, на что руководитель летной программы сказал, что это недопустимо много. Демонстрационный полет Ильюшина будет продолжаться около 5 минут, и коль скоро он будет проводиться между проходами самолета Ту-22, то для того, чтобы демонстрация прошла более динамично, необходимо сократить это время максимум до 8 минут.

Нам пришлось несколько изменить схему полета. Если раньше мы планировали полет по прямой на предельно малой высоте продолжать до дальности 15–17 километров, то теперь пришлось сделать так, чтобы первый разворот сделать на дальности 10 километров и развернуться на 170 градусов с выходом в район третьего разворота.

На вопрос Жихарева – о чем в первую очередь нужно рассказывать при осмотре самолета гостями на стоянке – руководитель совещания ответил, что гости прекрасно осведомлены о летно-тактических характеристиках машины, но хотят посмотреть на «живой» самолет и его «начинку». Главное – ответить на вопросы гостей, и ответить грамотно. При этом необходимо постараться убедить гостей, что этот самолет не только хорошо летает, но ещё лучше способен поразить любую морскую или наземную цель.

На следующее утро из Москвы прилетела иракская делегация, а за 20 минут до этого на Ту-154 прилетел министр обороны маршал А.А.Гречко.

После непродолжительной встречи в одном из помещений аэровокзала делегация Ирака вместе с маршалом Гречко и сопровождающими лицами вышла на перрон для осмотра выставленной авиационной техники. В числе сопровождающих был и главком ВВС Главный маршал авиации Кутахов П.С.

После доклада генерала Жихарева министру обороны он представил меня как сопровождающего делегацию при осмотре самолета, готового ответить на вопросы гостей. Иракцы очень внимательно осматривали самолет, заглядывали в кабины самолета (кресла экипажа были опущены), в бомболюк и даже в gondолы шасси. Вопросов было много, и мне приходилось через переводчика отвечать на них. В заключение Главком ВВС Ирака изъявил желание подняться в пилотскую кабину. Его посадили в кресло и подняли. Я протиснулся вслед за ним и встал рядом. Оказывается, он довольно сносно владеет русским языком, особенно той его частью, которая касалась авиационной терминологии. Поэтому мы понимали друг друга и без переводчика. Открыв форточку, он постоянно разговаривал со своим министром оборо-

Перрон аэропорта Адлер 60-х годов. С этого ракурса хорошо видны горы со стороны ВПП 24



ны. По интонации и выражению его лица я понял, что он вполне удовлетворен кабиной. На этом осмотр самолета был закончен, и, поблагодарив генерала Жихарева, делегация направилась для осмотра самолета КБ Сухого.

Смотровая площадка была обустроена напротив центра ВПП, на удалении около 200 метров до неё. Тут были установлены около двух десятков кресел, и, когда все гости расселись, Торопов получил команду на взлет. При минимальной заправке – 12,5 тонн и максимальном форсаже отрыв самолета произошел примерно напротив смотровой площадки. С выходом на береговую черту, не выключая форсажа, Торопов начал выполнять маневр, очень похожий на боевой разворот. Когда самолет развернулся на 50 – 60 градусов, на высоте около 3500 метров он вошел в облака. Пока в течение нескольких минут на смотровой площадке делились впечатлениями от взлета, я очень напряженно смотрел в сторону, откуда должен был появиться самолет Торопова. Заметил я его издали по дымящему следу, появляющемуся при включении форсажных режимов. Все повернули головы в сторону самолета, когда услышали нарастающий гул двигателей. В это время самолет на высоте 10 – 15 метров уже подходил к ВПП на скорости 850 километров в час. Проход был впечатляющим. Это было видно по выражению лиц присутствующих на смотровой площадке. Некоторые пальцами прочищали заложенные грохотом двигателей уши.

Сразу после прохода нашего самолета на полосу вырулил и произвел взлет Ильюшин. Что он творил над полосой в воздухе, было ему непостижимо. Мыслимые и немислимые фигуры высшего пилотажа были выполнены в пределах торцов ВПП и до высоты 300–350 метров. Закончился показ полетом с курсом, обратным посадочному, каким-то головокружительным маневром с последующим ювелирным приземлением под аплодисменты на смотровой площадке.

В поле моего зрения вновь появился самолет Торопова, и, когда он уже был на дальности 3,5 – 4 километра, все снова обратили на него внимание. К торцу полосы он подходил в том же режиме, что и при первом проходе, а затем начал резко переходить в набор высоты. К моменту выхода на траверз смотровой площадки он был уже с установившимся углом набора около 60 градусов. Это происходило прямо над наблюдателями, поэтому создавалось впечатление, что траектория набора была близка к вертикали. Через считанные секунды самолет скрылся в облаках, а площадка озвучилась новыми аплодисментами и оживленным обсуждением увиденного. Войдя в облака, Торопов перевел самолет в горизонтальный полет, а затем на снижение. На дальности 12 километров выполнил стандартный разворот и через не-

сколько минут произвел красивую мягкую посадку.

Когда Торопов зарулил на перрон и кресла экипажа были опущены, он построил экипаж и доложил министру обороны СССР о выполнении задания. Гречко рукопожатием каждому члену экипажа выразил благодарность за этот полет. Глядя на своих молодых в светло-голубых костюмах и сверкающих касках, заметно волнующихся и с улыбками на лицах, я едва сдерживал радость и гордость за них.

Вслед за Гречко к экипажу подошел министр обороны Ирака, поблагодарил за полет и, пожав руки, вручил каждому швейцарские часы. После этого наш министр снял с руки золотые часы и вручил их Торопову, а штурману и оператору вручил коробочки с часами, переданные ему офицером из его сопровождения.

Павел Степанович Кутахов приказал Жихареву организовать отдых экипажам в одной из гостиниц Адлера в течение остатка субботы и воскресенья и добавил, что сроки возврата на аэродром базирования он должен определить своим решением. Надо сказать, что отдых был организован достойным образом.

После убытия из Адлера министра обороны СССР, главкома ВВС и иракской делегации, генерал Жихарев сказал мне, что по приказу командира корпуса он убывает в Винницу, а мне надлежит организовать и провести подготовку самолетов и экипажей к перелету в Нежин. О готовности к перелету доложить командиру полка и по его команде выполнить перелет.

Когда я доложил экипажам, что время перелета – нашим решением, мне ответили:

– А мы ва-а-ще не полетим. Здесь тепло, море и т.д.

Я посетил руководство аэропорта, главу администрации г. Адлера и выразил благодарность за своевременное и качественное обеспечение работы нашей группы.

Через день мы вернулись в Нежин, и я доложил командиру полка о выполнении задания. Л. Козлов живо интересовался, как притерлась наша методическая разработка в условиях аэропорта Адлер, и остался весьма удовлетворенным».

Иракская сторона выразила желание приобрести двенадцать боевых и два учебно-боевых самолета, а также обучить летный и инженерно-технический состав.

Распоряжение Совета Министров СССР в отношении поставок самолетов-бомбардировщиков Ту-22 в Иракскую Республику было выпущено 13 ноября 1972 года. А 27 ноября 1972 года вышел соответствующий приказ МАП, выписка из которого приводится на с.19.

Министерства успешно справились с заданиями, определенными распоряжением Совета Министров СССР. Поставка Ту-22Б в Ирак проходила в 1973 году двумя парти-

«Приказ МАП № 389сс от 27.11.1972 г.

СМ СССР распоряжением от 13.11.1972 г. № 2459-рс:

... 4) по подписании соглашения с Иракской Республикой, обязал:

а) МО СССР:

– поставить из своего наличия через ГКЭС авиатехнику и боеприпасы, согласно приложения № 1 с сопроводительной ЭТД и документацией по БП, а также передать ЭТД на АТ, поставленную в соответствии с настоящим распоряжением, держателем которой является МО СССР (в т.ч. секретной и сов. секретной) на русском языке, с последующей досылкой, в случае просьбы иракской стороны, на английском языке по мере изготовления.

– осуществить перегонку самолетов Ту-22 в Иракскую Республику летом перегоночными командами МО и произвести их передачу иракской стороне.

Разрешить перевозки в Иракскую республику ВТС, средств наземного обслуживания и тех. имущества к самолетам Ту-22 (...грузов судами Минморфлота).

– направить в Иракскую Республику из наличия с самолетами Ту-22 также КПА, запчасти, вспомогательное АТИ, спец. смазки, масла, инструменты и приспособления, ... необходимые для обеспечения первоначального периода эксплуатации этих самолетов в 1973 г., по спецификации МО.

– разрешить МО, ГКЭСу и МАП командировать в Иракскую республику группу специалистов 7–9 человек сроком на 10–15 дней для определения условий базирования и обеспечения эксплуатации в Ираке поставляемых самолетов ...

– оказать техническое содействие Иракской Республике в обучении иракских специалистов эксплуатации, ремонту и БП АТ, поставляемой в соответствии с настоящим распоряжением путем командирования ... специалистов с переводчиками и прием на обучение в ВУЗ МО иракских военнослужащих в количествах и сроки по согласованию сторон.

б) МАП, и другие министерства по сложившейся кооперации:

– изготовить и поставить в Иракскую Республику через ГКЭС АТ, имущество и боеприпасы, согласно приложения № 1, а также обеспечить комплектную поставку головными заводами запчастей, приборов, агрегатов, ГИЗ, КПА, оборудования, инструментов и других изделий (в т.ч. получаемых по кооперации), необходимых для длительной эксплуатации, учебных целей и ремонта поставляемых по настоящему распоряжению ВТИ, по согласованию с МО и ГКЭС, обеспечив поставляемое имущество ... эксплуатационными и предупредительными надписями, а также эксплуатационной документацией на русском языке, с последующей досылкой, в случае просьбы... на английском языке.

– командировать в Иракскую Республику через ГКЭС специалистов с переводчиками для сопровождения и сдачи АТ и имущества, поставляемых в соответствии с настоящим распоряжением Совета Министров, а также их гарантийного обслуживания...

в) МО, МАП, МРП, МЭП и ГКЭС:

выполнить работы по обеспечению поставки в Иракскую Республику в 1973 г. 14 самолетов Ту-22, в т.ч. 2 учебных, согласно приложения № 1, запчастей, инструмента, наземного оборудования, агрегатов, ГИЗов, КПА, стендового оборудования, ЭТД, учебного и другого вспомогательного имущества к ним, в объеме и порядке, как это предусмотрено РСМ от 28.04.1971 г. № 793 и от 09.03.1972 г. № 483.

г) МЭ: изготовить по заказу МРП э/вакуумные СВЧ приборы в экспортном исполнении, необходимые для завершения работ по подготовке самолетов Ту-22 к поставке Ираку.

д) МАП: обеспечить в пределах установленного гарантийного срока гарантийное обслуживание 14 самолетов Ту-22 путем командирования в Ирак соответствующего количества специалистов...

подготовить и поставить Иракской Республике в 1973 г. через ГКЭС 1 пилотажный тренажер КТС-22, изготовленный для экспорта в соответствии с РСМ от 09.03.1972 г. № 483...

ж) МАП, МРП, МОП, МЭП и другим министерствам

обеспечить изготовление по перечням, согласованным с МО и поставку Иракской Республике в 1973 г. КПА, стендового оборудования, запчастей и вспомогательного имущества для этих 14 самолетов Ту-22.

изготовление по заказу ГКЭСа двигателей РД-7М-2, ГИЗов, агрегатов, запчастей, приборов, бортового и наземного оборудования к самолетам Ту-22 в течение 10 лет для поставки по ежегодным заявкам Иракской Республики, как это было предусмотрено РСМ от 28.04.1971 г. № 793 и от 09.03.1972 г. № 483.

...

Приложение № 1 к приказу МАП (выписка из приложения к РСМ...):

Перечень Вооружения, ВТИ, намеченного к поставке в Иракскую Республику в 1973 г.

Из наличия МО:

Самолеты – бомбардировщики Ту-22, находящиеся в эксплуатации, доработанные и отремонтированные – 12 шт.,

Самолеты учебные Ту-22У, находящиеся в эксплуатации, доработанные и отремонтированные, – 2 шт.

Бомбовые тележки БТЗ-49 – 12 шт.,

Заправщик спиртовой смеси – 2 шт.,

Установки УПГ-300 – 3 шт.

Авиадвигатели РД-7М-2 – 6 шт.,

Авиапушки Р-23 – 12 шт.,

АБ: ФАБ-3000М-46, М-54 – 24 шт.,

ФАБ-1500М-54 – 96 шт.,

ОФАБ-100НВ – 576 шт.,

23 мм. выстрелы к пушке Р-23, тыс. шт. – 30,0

КПА ...

Из промышленности, за счет фондов, выделяемых ГКЭСу: МАП:

1. Пилотажный тренажер Ту-22 = 1 шт. (изготовл. по РСМ № 483 от 09.03.72 г.),

2. Воздухозаправщик ВЗ-20-350 = 4 шт.»

ями. Последние семь самолетов перелетели с аэродрома Зябровка на военно-воздушную базу Хаббания 24 сентября 1973 года. Что представлял собой самолет-бомбардировщик Ту-22Б, можно узнать в приложении к данной книге.

Прежде чем идти далее в рассказе об истории экспорта Ту-22, следует сделать отступление и обратить внимание на быстроту, с которой СССР удалось организовать поставку самолетов Ираку. А ведь для этого требовалось отобрать самолеты, произвести конструкторские работы в ОКБ-156 и смежных предприятиях с последующим выпуском бюллетеней для доработок в зависимости от серийных номеров отобранных самолетов, доработать самолеты на заводе в Казани и поставить Ту-22 в Ирак. Все это было бы сложно выполнить за срок менее года. Вероятнее всего, Ираку были поставлены те самые самолеты, которые начали готовить в соответствии с распоряжением Совета Министров СССР от 28 апреля 1971 года для Индии. Ведь значительная часть работ по поставке Ту-22 в ВВС Индии к этому моменту все же была выполнена. Судя по всему, именно это позволило в кратчайшие сроки выполнить поставку в Ирак. И поскольку в Ирак поставлялась лишь половина бывшего «Индийского» заказа, то в резерве на экспорт оставалась еще одна эскадрилья Ту-22, которую планировали продать Ливии.

Сделка по Ту-22 между СССР и Республикой Ирак сразу обратила на себя внимание Госдепартамента США. Уже 4 октября 1973 года Госдепартамент отправляет в



свое посольство в Иране телеграмму следующего содержания (см. на с.20).

Как видим, Госдепартамент приводит несколько завышенные данные по скорости и высоте полета бомбардировщика и значительно заниженные данные по его бомбовой нагрузке.

Ошибочным был определен и период переучивания иракских военнослужащих на новый самолет. Что же касается суждения о том, что сделка с Ираком была следствием разрыва отношений между Советским Союзом и Арабской Республикой Египет, то, возможно, незначительная доля верных суждений в этом есть. Переговоры по покупке Ту-22 между Республикой Ирак и СССР, конечно, планировалась задолго до этих событий. Скорее следует говорить о том, что разрыв СССР с Египтом, как и несостоявшиеся поставки самолетов Ту-22 в

Ту-22У в варианте «Б» ВВС Ирака на территории 360-го АРЗ на аэродроме Дягилево

«Источник: Foreign Relations of the United States, 1969-1976, V. XXVII, Iran, Iraq...

Авторы: Monica L. Belmonte, Edward Coltrin Keefer

Ирак, январь 1973 года – декабрь 1974

234. Телеграмма из Государственного департамента в посольство в Иране (сноска 1)

Вашингтон, 4 октября, 1973, 1748Z.

197541. Subj: Ту-22 Бомбардировщики в Ираке. Ref: Тегеран 6982 (сноска 2)

1. Вы можете подтвердить Шаху и премьер-министру, что по состоянию на 24 сентября СССР поставил 14 повтор 14 средних бомбардировщиков Ту-22 (BLINDER) Ираку. Это первая экспортная поставка этого самолета в несветские вооруженные силы. Ясно, что это является результатом соглашения, достигнутого в начале 1973 года между двумя странами. Кроме того, понятно, что иракские пилоты прошли обучение на эти самолеты в СССР с середины лета.

2. Следующие данные по Ту-22 могут быть полезны для вас: самолет был введен в эксплуатацию в 1962 г. Он имеет сверхзвуковую скорость $M=1,8$ и боевой потолок 47,600 футов. Бомбовая нагрузка составляет 6,600 фунтов.

3. Вполне возможно, что сделка возникла летом 1972 года, после того как Советы были изгнаны из Египта. В то время Советский Союз сделал особые усилия в поисках расположения Сирии и Ирака, и в результате Ирак подписал договор о дружбе и сотрудничестве с СССР; кажется, с уверенностью можно предположить, что в результате подписания этого договора Ирак получил обещания о новых поставках оружия из СССР.

4. Следует отметить, что отношение Ирака к Западу и отношения со своими соседями значительно изменились за это время. Ирак улучшил свои отношения значительно с Западной Европой, начал снова торговать с фирмами США (два крупных контракта с Boeing Aircraft и с Brown and Root, касающиеся нефтяного терминала, были подписаны недавно) и смягчила свою позицию в отношении ее ближайших соседей, в частности Кувейта.

5. Мы признаем, однако, что иракская политика была неустойчивой и Ту-22 и другие недавние поставки советского оружия позволили Ираку поднять военный потенциал. Мы, соответственно, будем держать ситуацию под тщательным анализом.

Rush

Источник: Национальный архив, материалы президента Никсона, НСК Файлы, Раздел 603,

Каталог стран – Ближний Восток, Иран, том. V, май-декабрь 1973 г. Секретно; Niact; Немедленное; Exdis. Составленная Миклош и Мортон (NEA / IRN); выяснена в INR, EUR, NEA и DOD / ISA; и одобрен Дэвис.

2См. сноску 2, Документ 36».

Secret

**Arms Sales Accords for the Middle East, by Recipient
1967-73 (Continued)**

Recipient	Year of Agreement	Supplier	Million US \$	Equipment Covered	Status ¹
Iraq (Continued)	1973	Bulgaria	2.0	Support equipment	C
	1973	Czechoslovakia	1.0	Vehicles	C
	1973	France	2.6	AS-11 antitank missile system	U
	1973	France	3.7	31 Alouette III helicopters	U
	1973	France	1.0	Communications equipment	C
	1973	Hungary	2.0	Support equipment	C
	1973	United Kingdom	0.1	Communications equipment	C
	1973	USSR	148.0	TU-22 medium bombers	C

Стоимость контрактов по закупкам вооружений и военной техники Ираком в 1967-73 годах по данным ЦРУ США

Индию, просто ускорили поставки этих бомбардировщиков в Ирак, поскольку фактически целая эскадрилья находилась в готовности на Казанском авиационном заводе к концу 1972 года.

Ливия

Почти сразу после своего прихода к власти в результате военного переворота 1 сентября 1969 года ливийский лидер Муаммар Каддафи поддержал идею президента Египта Гамаль Абдель Насера в попытке объединить соседние арабские страны в единое государство. В 1970 году была заключена Каирская хартия, формально декларировавшая создание Федерации Арабских Республик (ФАР) в составе Объединенной Арабской Республики, Ливийской Арабской Республики и Сирийской Арабской Республики. В сентябре 1970 года на смену скончавшемуся президенту Египта Гамаль Абдель Насеру пришел Анвар Садат. Страны, подписавшие Каирскую хартию, по инерции еще продолжили сближение, и 17 апреля 1971 года в Бенгази лидеры трех стран – Анвар Садат, Муаммар Каддафи и Хафез Асад – подписали договор о создании ФАР. С 1 января 1972 года Федерация с единым государственным флагом и гербом стала существовать официально. Однако создание ФАР на тот момент было претворено больше в популистской плоскости, не влияющей на политику трех стран. Поэтому страны, подписавшие договор, по-прежнему самостоятельно проводили военно-техническую политику.

Молодая ЛАР только начала выходить на рынок вооружений как серьезный покупатель. Ведь при прежнем режиме на территории Ливии было несколько британских и американских военных баз, и собственные Вооруженные силы Ливии были более чем скромными.

Видимо, поэтому решение о продаже самолетов Ту-22 Ливийской Арабской Республике оформлялось фактически сразу после заключения аналогичного соглашения с АРЕ.

Уже 4 мая 1972 года Совет Министров СССР направил распоряжение № 966-рс, касающееся подготовки к поставке в Ли-

вию самолетов Ту-22. На основании этого распоряжения был выпущен Приказ МАП № 145с от 19 мая 1972 года (см. с. 22).

Надо сказать, что подписание соглашения на поставку самолетов Ту-22 в Ливию было отложено на несколько лет. Причиной тому, видимо, явилась внутривосточная неопределенность в ФАР. Фактически параллельно с выводом советских военных советников из Египта летом 1972 года ухудшились отношения между странами-участницами ФАР, особенно между Египтом и Ливией. Их отношения в 1973–1974 годах стали настолько натянутыми, что в 1974 году Ливия фактически вышла из ФАР и последняя «де-факто» прекратила свое существование.

Именно в этот период Ливия решила активно проводить строительство собственных вооруженных сил, а для этого увеличивать закупки военной техники. Советский Союз тоже был заинтересован в Ливии, т.к. с уходом из Египта лишился средиземноморских портов, и использование портов Ливии для заходов 5-го оперативной эскадры (с 1986 года – флотилии) ВМФ СССР было крайне необходимо.

Надо сказать, что импортная активность арабских стран значительно усилилась после арабо-израильской войны 1973 года. В этот период руководство Ливии разработало своеобразную двухстороннюю стратегию одновременного военно-технического сотрудничества с Францией и СССР. Это позволило арабской стране приобрести вооружение в больших количествах в течение достаточно короткого периода времени. Ливийская стратегия была относительно проста. Ее суть можно было бы выразить поговоркой: «И нашим и вашим». В том случае, если французы не соглашались поставить запрошенные виды вооружений, Ливия обращалась с аналогичной просьбой к СССР, и наоборот. Ирак вскоре также стал применять подобную стратегию, но все же поставки авиационной техники из Франции в Ирак были отодвинуты на несколько лет.

Ливия и Ирак готовились играть все большую роль в будущей войне против Израиля. Обе страны, однако, располагались относительно далеко от него.

Именно поэтому Ирак и Ливия считали, что им необходимы самолеты с возможностями Ту-22. Во время «Октябрьской войны» стало очевидно, что только объединенные войска нескольких арабских стран могли бы полноценно противостоять военной мощи Израиля. Кроме того, было понятно, что значительный подрыв израильского военного потенциала не был возможен без поражения целей на территории Израиля. Стоит добавить, что в этот период Ирак начал разработку ядерного оружия, и, следовательно, в перспективе ему понадобился бы носитель ядерного оружия и опытные экипажи.

Приказ МАП № 145с от 19 мая 1972 года

«СМ СССР распоряжением от 04.05.1972 г. № 966-рс:

...5. По подписании соглашения с Ливийской Арабской Республикой обязал:

а) МО СССР:

поставить из наличия через ГКЭС вооружение и ВТИ, согласно приложения №1 с сопроводительной ЭТД по БП, а также передать ЭТД и документацию по БП военного имущества, поставляемого из промышленности, в соответствии с настоящим распоряжением, держателем которой является МО СССР (в т.ч. секретной и сов. секретной) на английском или арабском языке.

Осуществить перегонку самолетов Ту-22 в Ливийскую Арабскую Республику летом экипажами ВВС и произвести передачу их ливийской стороне. Разрешить перевозки в Л.А.Р. ВТС, технических средств наземного обслуживания и тех.имущества к самолетам Ту-22 (...грузов судами Минморфлота).

б) МАП, МРП, МХМ, Минавтопрому, ММ, МЭТП, ...:

Изготовить и поставить в Л.А.Р. через ГКЭС вооружение и ВТИ, согласно приложения № 1, а также обеспечить комплектную поставку головными заводами зап.частей, приборов, агрегатов, КИЗ, КПА, оборудования, инструментов и другого имущества (в т.ч. и по кооперации), необходимых для эксплуатации, учебных целей и ремонта поставляемых настоящим распоряжением вооружения и ВТИ, по согласованию с МО и ГКЭС, обеспечив имущество ... ЭД на английском или арабском языке.

Командировать в Л.А.Р. через ГКЭС специалистов с переводчиками для сопровождения и сдачи имущества...

в) МО, МАП, МРП, МЭП и ГКЭС выполнить работы по обеспечению поставки Л.А.Р. в 1972 г. 10 самолетов Ту-22, согласно приложения № 1, зап.частей, инструмента, наземного оборудования, агрегатов, ГИЗ, КПА, стендового оборудования, ЭТД, учебного и другого вспомогательного имущества к ним в объеме и порядке, согласно РСМ от 28.04.1971 г. № 793.

г) МАП обеспечить в пределах установленного гарантийного срока гарантийного обслуживание 10 самолетов Ту-22 путем командирования в Л.А..Р. через ГКЭС на весь период гарантии соответствующего количества специалистов промышленности ...

д) МАП, МРП, МОП, МЭП изготовить по заказу ГКЭС двигатели РД-7М-2, ГИЗы, агрегаты, зап.части, приборы, бортовое и наземное оборудование к самолетам Ту-22, в течение 10 лет для поставки по ежегодным заявкам Л.А.Р., как это предусмотрено РСМ от 28.04.1971 г. № 793 ...

...

Приложение № 1 к приказу МАП ... (выписка из приложения к РСМ ...):

Перечень вооружения и ВТИ, намечаемого к поставке в Л.А.Р. в 1972–1973 гг.

Из наличия МО:

Самолеты бомбардировщики Ту-22, находящиеся в эксплуатации, отремонтированные, 9 шт., в ноябре–декабре 1972 г.

Самолеты учебные Ту-22, находящиеся в эксплуатации, отремонтированные, 1 шт. в 10.1972 г.

Из промышленности, за счет фондов, выделяемых ГКЭСу: МАП:

...

2. Воздухозаправщик ВЗ-20-350, 2 шт., 1 шт. – 1972 г., 1 шт. – 1973 г. Жуковский МЗ.

3. Подвижной э/агрегат А-107М, 12 шт., 1972 г. Куйбышевский завод аэродромного оборудования.

4. УПГ-300, 4 шт., 1972 г. Куйбышевский завод аэродромного оборудования.

5. Авиадвигатели РД-7М-2, 6 шт., 1973 г. Рыбинский моторостроительный завод».

Перечень сокращений, встречающихся в документе:

ММ – Министерство машиностроения;

МЭТП – Министерство электротехнической промышленности.

Ту-22 позволил бы ВВС Республики Ирак и Ливийской Арабской Республики наносить удары по Израилю на высоких скоростях и высотах полета, после вылета прямо с мест своего постоянного базирования. Самолет взлетал бы со своего аэродрома в Ираке, прорывал воздушное пространство Израиля на высокой скорости и высоте, наносил бы мощный бомбовый удар, а затем производил посадку на одном из аэродромов Ливии, также эксплуатировавшем Ту-22. Дальность маршрута при этом составляла бы 3000–3500 км. В Ливии бы самолет заправлялся, снаряжался боекомплект и при возвращении на свой аэродром в Ирак вновь наносил удар по территории Израиля. Эта тактика не была изобретением современников. Ее с успехом применяли американские и английские летчики в конце Второй мировой войны, когда поднявшись с авиабаз в Великобритании и

Италии, выполнив боевую задачу в глубине Третьего рейха, они выполняли посадку на аэродромы Советского Союза. Там после отдыха, заправки и снаряжения бомбовой нагрузкой экипажи летели обратным маршрутом, выполняли боевую задачу над Германией и садились на своих авиабазах.

Возвращаясь в 70-е годы, следует отметить, что при таком использовании Ту-22 не было никакой необходимости в сравнительно медленном разворачивании тактической авиации на базах ближе к границам Израиля (скажем, в Египте или Сирии), как это было сделано в 1973 году. При этом тактическая авиация уже не попадала в зону поражения ВВС Израиля (как это было в том же конфликте).

Кроме того, такие операции должны были оставить израильтянам минимальные шансы успешного перехвата бомбардировщиков противника, будь то самолеты-перехватчики или ЗРК MIM-23 Hawk.

Первые поставки бомбардировщиков Ту-22 в Ливию начались ближе к концу 1975 года после переучивания своих экипажей в Советском Союзе.

В 1975 году в Ливию было доставлено пять боевых самолетов и две «спарки». Самолеты, так же как и в Ирак, доставлялись своим ходом. Вторая партия самолетов из семи бомбардировщиков была доставлена в Ливию 24 ноября 1976 года. Эскадрилья была полностью укомплектована самолетами (12 боевых и 2 учебно-боевых самолета).

Генерал-майор Валентин Харитенко, советник главкома ВВС Ливии командовавший советскими военными советниками (СВС) авиационной группы в 1982–1985 годах, вспоминает: «Общая численность советских военных советников из числа авиационной группы составляла около 500 человек, включая примерно 60 человек летного состава. Остальные были инженерно-техническим составом и членами семей наших советников, проживавших в Ливии. На вооружении ливийских ВВС состояло двенадцать типов советской авиационной техники. Истребители МиГ-21бис, МиГ-23, МиГ-25, истребители-бомбардировщики Су-22, МиГ-23Б, транспортные самолеты Ан-26, Ил-76, дальние бомбардировщики Ту-22, вертолеты Ми-8, Ми-14, Ми-24. Кроме того, на вооружении находились югославские легкие штурмовики и разведчики SOKO Mostar J-1E и учебно-боевые SOKO Mostar G-2.

США в свое время продавали Ливии военно-транспортные самолеты C-130 и самолеты общего назначения Raytheon 200C, а также истребитель-бомбардировщик F-105. В плане эргономики наши самолеты уступали американским аналогам, но к началу 80-х годов отношения Ливии и США были безнадежно испорчены и поставки запчастей были прекращены. Во избежание подобных ситуаций и чтобы не зависеть от одного поставщика, ливийцы стали осуществлять многовекторные закупки авиационной техники. Во Франции Ливия в большом количестве закупала истребители «Мираж» и вертолеты Aerospatiale SA.316B. Французы являли собой образец обслуживания и содержания авиационной техники. Их ремонтно-восстановительным комплексам можно было позавидовать. Бестеневое освещение, кондиционированный воздух, простор. В них могли поместиться два Ту-22. В ЧССР приобрели учебно-боевые самолеты Aero Vodochody L-39ZO, в Италии – учебно-тренировочные SIAI-Marchetti SF.260. ВВС Ливии размещались на авиабазах Майтига, Себха, Гата, Бенгази, Эль-Адеме, Мисурате, Сирте, Гадамес, Аль-Байд, Тобрук, Дерн, Куфра, Бомба, Узу».

Торговля оружием в СССР в те годы была прерогативой Государственного комитета СССР по экономическим связям. Этот комитет хоть и не был подчинен Министер-

ству обороны СССР, но в его штат входили специалисты-военнослужащие. Как рассказывал полковник Владимир Николаевич Хлыстов (в 70 – 80-е годы, сотрудник этого Госкомитета), при продаже авиатехники по цене, равной 75% от заявленной цены завода-изготовителя, весь отдел Комитета, заключивший контракт, получал премии.

Весьма сложно установить, насколько с финансовой точки зрения была выгодна данная сделка Советскому Союзу.

Однако вот что вспоминает генерал-майор Валентин Харитенко: «... несмотря на финансовое изобилие, деньги ливийский лидер считать умел. В первой половине 80-х годов в Триполи прибыл начальник Главного штаба ВВС маршал авиации Скориков, чтобы решить вопрос о задержке оплаты за поставленную Советским Союзом военную технику. Я был вместе с маршалом на приеме у Каддафи. И на вопрос Скорикова об оплате Каддафи ответил:

– Вы же Кубе помогаете бесплатно!.. Мы тоже против мирового империализма. Так почему мы должны платить?»

Что же касается присутствия советских военных советников, то в течение 1989 – начале 1990 года в эскадрилье Ту-22 советских военных советников не было. Ветераны из числа советских военных советников объясняют это тем, что на этот период времени действие контракта по обеспечению ВВС Ливии советниками было временно приостановлено из-за проблем с финансированием со стороны Ливии.

В связи с этим интересно мнение полковника Кирилла Теренкова: «Наши чиновники всегда и во всем склонны в подобных случаях, пенять на неплатежи местной стороны. До сих пор, кстати. Ливийцы, конечно, могли задержать платеж-два, но, уверяю вас, если все условия контракта соблюдались, рекламационные акты удовлетворялись в срок, то платежи шли, как в аптеке. Ливия крупнейший клиент, заплатившая нам за оружие, по разным оценкам, от 17 до 19 млрд долларов США в валюте и нефтью. Ирак и близко до нее не дотягивал, а прочие и подавно.

Я лично работал с департаментом военных закупок Ливии на протяжении нескольких лет, вел некоторые контракты и знаю четырех его бывших начальников. В том числе того, кто был в те времена, когда генерал Харитенко был советником в Ливии. Они весьма щепетильно подходили к платежам. Хотя вполне могли и «нагадить», но только при веской причине с нашей стороны. А их, увы, бывало и немало.

Теперь, что касается начала 90-х гг. Я склонен думать, что на фоне общей ситуации у нас в стране проблемы были иного свойства, все начинало валиться и рушиться. Я в 1990 году прошел мандатную комиссию ГУК и в числе 42 переводчиков должен был убыть на год в Ливию. Командировку отменили в самый последний мо-

мент, и это было политическое решение с нашей стороны. Наши «вожди» начинали сливать все и вся. Смею предположить, что задержка смены на Ту-22 была из той же серии. И дело вовсе не в оплате. В том же 1990 году и в 1991 году в Краснодаре заканчивали восьмимесячное обучение ливийские группы на МиГ-21бис и Су-22, все было полностью оплачено.

Начинался системный кризис. Что-то еще работало, а что-то уже нет. Может, посылать от нас уже особо некого было. А может, ливийцам уже не особо это было и нужно? Ту-22 машина была очень специфическая во всех смыслах. Летали на ней, как правило, очень подготовленные люди, и каждый полет был на особом счету, а ошибки или, не дай бог, ЛП сразу становились известны лидеру. Зачем Главкому ВВС Рифи Шарифу лишняя головная боль? На других типах в те времена полеты были сокращены раза в три. Почти вся авиация встала, у многих бортов вышел ресурс, ис-

траченный в Чаде и в гонках с американцами над морской границей. Да и отношения с Ливией охладевали. А ливийцы всегда могли так саботировать любой вопрос, при желании, что заявка на оформление въездных виз для летчиков могла гулять между ВВС и атташатам месяц или два... я думаю, было как-то так.

Что касается некого Рубикона, то для Ливии 1988–1989 годы, ее африканские дела в Чаде и «в его окрестностях», стали тем же самым, что для нас Афганистан. Прямая аналогия во всех смыслах. М. Каддафи понял, что стоит перед перспективой войны с Францией и с США. А мы его уже не могли поддерживать, не хватало нас, мы уже все... сами сдувались. Поэтому он волевым решением сменил курс. Зарыл топор войны, если угодно. Взял паузу, отдышался и решил пойти путем экономической экспансии, что и вполне успешно делал до 2011 года, добившись более значительных результатов, чем воюя».

1.2. Обеспечение заводской гарантии на Ту-22 в Ираке и Ливии

Любой продаже авиатехники в советское время сопутствовало ее техническое сопровождение не только инженерно-техническим составом (ИТС) эксплуатирующих аналогичную технику войсковых частей (организаций), но и завода-изготовителя. Такая же практика была и с самолетами, проданными в Ирак и позднее в Ливию.

Для обеспечения гарантийного обслуживания самолетов в эти страны одновременно с поставкой первых партий машин направлялись и заводские бригады. Бригады в Ираке и позже в Ливии были сборными. В нее входили специалисты самолетостроительного завода в Казани, представитель Рыбинского моторостроительного завода (в течение всего срока в Ираке был Сергей Титов) и ряд специалистов от заводов поставщиков различного оборудования. Срок командировки составлял 2 года. Бригады в разные периоды насчитывали от 10 до 20 человек.

Ирак

Первая (иракская) бригада прибыла на авиабазу Хаббания во второй половине 1973 года. Вспоминает о том периоде Владимир Князев в то время начальник испытательного отдела казанского завода № 230 (сейчас ОАО «Электроприбор»), также входивший в «иракскую гарантийную бригаду»: «Задачу поставили вроде несложную – обучение летчиков и обслуживающего персонала, но когда туда приехали, поняли – уровень техников и инженеров на нуле и обучение надо начинать с азов. А в итоге мы почти все делали сами. Основной моей заботой были демпфера и автопилот, но я, например, и баки чинил. А работа эта – по колено в керосине, и если

учесть, что обшивка самолета нагревалась на солнце до 95 градусов, легко представить, что творилось внутри».

Как показал опыт эксплуатации Ту-22 в Ираке, самолеты было несложно содержать в исправном состоянии при надлежащем выполнении ИТС своих обязанностей. Сухой климат способствовал снижению количества отказов оборудования самолета типичных для влажного климата Белорусской ССР и Украинской ССР, где располагались полки Ту-22.

Специалисты из гарантийной бригады жили в городке недалеко от авиабазы. За зарплатой (80–120 динар, что составляло примерно 200–300 долларов США) командировочным приходилось ездить в посольство СССР в Багдад. Во время командировки советские специалисты быстро осваивали арабский язык в пределах необходимого жизненного минимума, и это позволяло довольно свободно общаться с местным населением.

Вспоминает Владимир Князев: «Я довольно быстро выучился иракскому диалекту арабского языка, правда, потом также быстро его и забыл. Кроме первой суры Корана, которую до конца жизни помнить буду. В Багдаде полторы тысячи мечетей, и как начнут муллы читать... Такой звуковой образ страны. Другой образ – обонятельный, чад жаровен, на которых готовят всякую требуху. Еда – вообще отдельный разговор. Но местная экзотика нам быстро надоела: черный хлеб, водка и селедка из Союза были лучшим подарком. К слову, пьют иракцы вполне нормально. Из крепких напитков – водку, разбавленную водой. Когда я уезжал из Ирака, надо было устроить отходную. Но как раз ураза

байрам – пить нельзя, у всех ресторанов фасады завешены белыми простынями, но зайди со двора – все, что угодно... Так вот, курировавший летчиков муфтий дал нам специальное разрешение, но уточнил: только пиво. Так что летуны и технари делали? Пиво разбавляли коньяком!»

Круг общения у специалистов гарантийной бригады отличался от круга общения советских военных советников.

В тот период состоялось знакомство Владимира Князева с Саддамом Хусейном и Тариком Азизом: «Познакомился я с Саддамом на авиабазе «Хаббания». Поскольку он тогда был не только вице-президентом, но и главкомом ВВС, то когда начались боевые действия, дневал и ночевал на авиабазе. Стали здороваться, понемногу общаться.

7 апреля у них национальный праздник – День Республики. Во всю длину рулежки (а это с километр) – столы. Чего там только не было! Например, жеребенок, целиком зажаренный на вертеле... Вокруг столов – вся авиабаза. Во главе – Саддам с приближенными и почетными гостями, которым он сам отрезал куски и клал в тарелку. Мне уши какие-то положил. Как на них глянул, так аж к горлу подкатило, и я втихаря их выкинул. Один мой приятель из местных увидел: «Ты что делаешь?! Это же кровная обида. За это тебя и к стенке поставить могут!» А на противоположном конце стола, где простой народ, жевали обычные булки с зеленью...

...На авиабазу «Хаббания» несколько раз приезжал и Тарик Азиз. В день знакомства с ним мы как раз ковырялись в «тушках». Он подошел, меня представили. Он стал расспрашивать по-иракски о том, как нам работаете в Ираке, как мы и самолеты выдерживаем жару. Все восхитился бомбардировщиками, просил разъяснить ему некоторые технические моменты. Потом перешли на французский. Я тогда неплохо на нем говорил, и Азиз прилично. Он производил впечатление очень культурного и высокообразованного человека.

И вышла у меня под занавес (а уехал я в декабре 1974-го) неприятная история с Хусейном. Он решил наградить меня медалью «За воинскую доблесть». Но на ее оборотной стороне, как мне сказали, – надпись: «За десять убитых евреев». В посольстве переполошились: «Не брать ни в коем случае!» А как откажешься?! В общем, когда должны были мне ее вручать, я сказался больным, что, как мне передали, Саддама дико взбесило, и в аэропорту перед отлетом их спецслужбисты здорово потрясли мои вещи, вытащили все фотографии, пленки...»

Гарантийная бригада в Ираке столкнулась с серьезной проблемой безопасности сотрудников. По воспоминаниям Владимира Князева, «...В марте 1974 года в Ираке началась война с курдами, и жить там ста-

ло по-настоящему опасно. Наших ребят – и гражданских, и военных – тогда погибло немало. Отстреливали целенаправленно – курды знали, что мы помогали правительству. ... Ту-22 ходили на бомбежки курдских территорий, а поскольку машины были оборудованы фотокамерами, мы прекрасно знали результаты налетов. И однажды это фотографирование чуть не вышло мне боком. Мой водитель, оказывается, был курдом и раз, когда мы рассматривали фотографии, узнал на них родной аул. Виду не подал, а когда вез меня и еще нескольких офицеров по горной дороге, направил машину в пропасть. Только случайно мы туда не ухнули – повисли на карнизе. На допросах он своего умысла не отрицал, и его расстреляли.

Меня раза четыре обстреливали. Дело в том, что предназначенные нам грузы частенько по ошибке оказывались черт знает где, и приходилось ездить за ними на разные военные базы. Как правило, прямоком по пустыне. Там-то и нападали. Раз едем ночью. Вдруг – автоматная очередь. Лобовое стекло – вдребезги. Выкатились из машины. Я – за переднее колесо. А у «Лендровера» хороший бардачок – три «калашникова» помещались. Дотянулся, взял и давай палить во все стороны. Потом с потушенными фарами поехали дальше... В другой раз – опять обстрел в лоб. Я был на переднем сиденье, а двое охранников – сзади. Их – насмерть, а я, видно, под счастливой звездой родился. И сколько наших, видимо, так и погибло! Никто не знает точно, где и как – нередко тел так и не находили. У нас ведь и документов никаких не было: паспорта забрали в посольстве, а арабы выдали только какую-то бумажку. Обращались к нам по именам, я был «седи (господин) Володя». Мне, кстати, сначала выдали форму подполковника иракских ВВС, но когда эти дела с курдами начались, снял ее от греха подальше – на улицах Багдада запросо стреляли в военных. Предлагали и пистолет, но я отказался – еще таскать с собой эту железяку».

Ливия

После поставки самолетов в Ливию туда была также направлена заводская гарантийная бригада. Вспоминает Леонид Пармонов, начальник Эксплуатационно-ремонтного отдела Рыбинского моторостроительного завода (ЭРО РМЗ): «Осенью 1975 года в Ливию для гарантийного обслуживания самолетов Ту-22 была направлена большая группа специалистов из Казани, в составе которой был и я. Бригада наша была численностью 8 человек. По разным системам там были люди. По двигателям был я один. Я пробыл там 7 месяцев. А вообще бригада была в командировке 2 года. Я туда попал случайно. Тот человек, который планировался в эту командировку, поехать не смог. И надо было кого-нибудь

срочно послать – у кого паспорт был заграничный. Поэтому я туда и попал.

Самолеты были не новые, прошедшие капитальный ремонт, и были закамуфлированы под цвет пустыни, поэтому были похожи на больших крокодилов. Перегон их в Ливию осуществляли летчики Дальней авиации ВВС СССР. Военно-воздушная база, где базировались в тот период Ту-22, находилась рядом с городом Триполи на берегу Средиземного моря».

Специалисты бригады проживали в отдельном квартале в Триполи, где жили все советские специалисты, работавшие в столице Ливии и в ближайших точках.

С самого начала бригаде пришлось решать довольно сложные инженерные задачи.

Эксплуатация Ту-22 в Ливии имела отличия от эксплуатации в Ираке, несмотря на кажущуюся схожесть климата.

Первая проблема, с которой пришлось столкнуться, была коррозия лопаток компрессора двигателей РД-7М2. Уже через месяц эксплуатации на всех двигателях лопатки покрылись красным налетом коррозии. Ситуация требовала принятия срочных мер. Выход был найден. Инженеры предложили производить защиту двигателя впрыском масла в компрессор. Пришлось изготовить специальный распылитель, с помощью которого после каждого полета в воздухозаборник каждого двигателя на режиме холодной прокрутки распылялась смесь масла с керосином. Надо сказать, что активная коррозия объяснялась не только близостью Средиземного моря, но и тем, что в 500 метрах от стоянки находилось предприятие по добыче соли из морской воды. Сочетание таких неблагоприятных факторов и вызвало такие проблемы.

Еще об одной проблеме вспоминает ветеран РМЗ Виталий Поткин: «...На более позднем этапе эксплуатации заводу пришлось столкнуться с не совсем обычным дефектом – расслаивающей коррозией алюминиевых лопаток направляющих аппаратов двигателей. Этот дефект проявился лишь в одной эскадрилье. На самолетах, эксплуатировавшихся в Ливии. В тот период, когда самолеты базировались на побережье на военно-воздушной базе Окба Бен Нафи (Майтига), большая влажность в сочетании с жарой и соленой водой привела к появлению этого редкого дефекта. В результате пришлось остановить полеты самолетов в Ливии и срочно искать решение этой проблемы.

В результате энергичной, практически круглосуточной работы специалистов химико-технологической лаборатории совместно с Лабораторией-9 ВИАМа была подобрана коррозионная, эрозионно-стойкая эмаль и организован на заводе процесс покрытия лопаток. Кроме защиты от коррозии, проточная часть двигателя приобрела еще и эстетически более совершенный, узнаваемый вид».

Еще об одной проблеме начального этапа эксплуатации Ту-22 в Ливии вспоминает Леонид Парамонов: «...Проблему с устойчивым запуском турбостартера на двигателях РД-7М2 при высоких дневных температурах удалось решить довольно просто. Я использовал мой предыдущий опыт работы в Северной Африке. Дело в том, что с октября 1970-го по ноябрь 1972 года я работал представителем в Алжире. Самолеты Су-7Б поступали из СССР в контейнерах морским транспортом. Их собирали, проводили испытания, а затем передавали в ведение ВВС Алжира. В летний период температура воздуха здесь постоянно была более 40 градусов, поэтому полеты начинались с 4 часов утра. ...Была одна проблема с двигателями – незапуски при высокой температуре воздуха. При часто повторяющихся взлетах и посадках двигатель настолько раскалялся, что к стартеру ТС-21 от бензобака поступал не бензин, а его пары, и стартер не поддавался регулировке. Тогда и пришла мысль разбавить бензин керосином. Это дало возможность уйти от этой проблемы».

В остальном дефекты были мелкими, не выходящими за рамки обычной эксплуатации: регулировка взлетных оборотов двигателя, настройка топливной автоматики и т.п.

Специалисты Казанского самолетостроительного завода находились в Ливии и позже двухгодичного срока пребывания в стране гарантийной бригады.

Технический директор казанского филиала ОАО «Туполев» Лев Недзельский впервые попал в Ливию в середине 80-х годов, второй его визит в эту страну состоялся в начале 2000-х: «Первоначально наши бомбардировщики разместили на авиабазе у Средиземного моря, километрах в пяти от Триполи. Но в приморском климате техника стала энергично корродировать. Тогда ливийское правительство решило построить авиабазу в пустыне... Вот в пустыне ничего не гниет. Барана режут, выбрасывают, что не надо, и ничего не портится – высыхает моментально... Место выбрали в оазисе Эль-Джуфра. Советские инженеры и рабочие по советскому же проекту воздвигли шикарнейшую авиабазу... В Эль-Джуфре было красивейшее озерцо, голубое-голубое. Казалось бы, только и купаться. Но концентрация солей в воде была такой, что ни о чем таком не могло быть и речи. Наши строители было искупались, а вскоре их замучила экзема. С тех пор все озером только любовались... Так вот, в то время выйдешь из домика – кругом пустыня. А теперь! Был я там году в 2003-м – все изменилось! Появилось огромное (наверное, с километр в поперечнике) озеро, в которое из-под земли качают воду. Купаться можно, рыба водится. Пальм – видимо-невидимо. Более того, подземная вода и сам климат изменила – там стали выпадать дожди! Невероятно!

Старожилы нам говорили, что дождей в тех местах никогда не видели.

Показывали нам лодочные станции, спортивные сооружения, мощный открытый концертный зал. Вместо оазиса – город. Изумительная четырехзвездочная гостиница. Преобразования колоссальные! Было заметно, что ливийцы очень гордятся своим трудом. Интересно, что многое было сделано по-советски, то есть бесплатно – люди выходили на субботники...»

В задачи специалистов по-прежнему входила помощь в проведении ремонтов, не только консультативная, но и практическая. Иногда в сложных случаях вызывали специалистов из 360-го АРП (г. Рязань). Так, во время эксплуатации в Ливии было несколько случаев посадки самолетов Ту-22 до ВПП и выкатывание за пределы ВПП при пробеге. Кроме того, как и в Советском Союзе, на специалистах лежала задача исполнения бюллетеней, выполнение которых не могло быть отложено до времени ремонта самолета в АРП.

С профессиональной точки зрения ливийский инженерно-технический состав оставлял желать лучшего, и отношение его в работе было типичным для арабов. Вспоминает Лев Недзельский: «Прямо скажем, нижний слой населения слаборазвитый – очень долго надо объяснять, чтобы человек что-то сделал. И это не все. Как-то потребовалось снять панель крыла, для чего надо открутить две тысячи хорошо прикипевших болтов. Попросил человека в помощь у начальника технико-эксплуатационной части (ТЭЧ) Таипа. Он привел здорового негра, я при нем три болта отвернул: «Понял?» Тот сказал, что понял. Таип ушел, мой помощник отвернул один болт, взмок, сел на бетонку, закурил, одну сигарету кончил, вторую от нее прикурил. Я уж за это время пять болтов открутил. Говорю: «Давай, работай!» Нет, не хочет. Пошел к Таипу: «Твой-то сачкует». Таип: «Как?!» Пошел вразвалочку, на ходу достал из высокого ботинка стек и как обходил подчиненного! Но как ушел, мой помощник опять сел и закурил... Еще пример. Для работы были нужны теодолит, нивелир. Спрашиваю: «Где у вас все это?» А вон, показывают на комнату. Открываю, а там песок до потолка – надуло в щелочки.

Вояки они неважные. Если в Ираке – очень хорошие летчики, то ливийцы в основном пользовались услугами наемников – корейцев, китайцев, тех же иракцев...

Очень достойные летуны корейцы и иракцы. У ливийцев было двое хороших парней, а остальные – так, без любви. Если наши используют малейшую возможность лишь бы полететь, то они – «ну, если надо, полечу».

Только мы впервые приехали на авиабазу, а они спрашивают: «Кто из вас вооруженец?» Я, говорю. Меня – в машину и на стоянку самолета. Оказывается, самолет

вернулся из вылета, а бомбы (фугасно-осколочные ФАБ-250, десять штук на внутренней подвеске, хотя можно было гораздо больше брать) не сошли. Разобрался... И они не только бомбили, но и обстреливать умудрялись. У Ту-22 в хвосте – пушка для обороны, так они даже всадников на дорогах из нее расстреливали! А то еще и просто ходили над противником низко на сверхзвуке...

Ярко выраженных нареканий по нашей технике не было. Недостатки были – как всегда и везде. Ливийцам не нравилось, что на Ту-22 катапультирование – вниз: боялись, и правильно – при катапультировании ниже двух тысяч не выживали. Они использовали французские истребители «Мираж» и вертолеты «Суперфрелон», но когда мы приехали, эти машины почти не летали. Больше тысячи советских самолетов купили! Последний раз был, смотрю – стоят в капонирах без дела. Причем классные машины, например, МиГ-25. И налет – 8–10 часов! Для остротки же соседним странам купили. И Ту-22 стоят брошенные на аэродроме. И у них налет мизерный. Для поставок выбирали машины с налетом 100–200 часов, да в Ливии они «накрутили» по 50–60. Для сравнения: в СССР Ту-22 летали по 30–35 часов в месяц, и 10 тысяч часов общего налета были нередким делом».

Специалисты жили в жилом городке недалеко от аэродрома. О бытовой стороне командировки вспоминает Лев Недзельский: «...Жили по четверо в итальянских домиках, которые почему-то называли «трейлерами»: две спальни, кухня, столовая, ванная, туалет. Обязательно – кондиционер: летом – жара до 70 градусов, на обшивке самолета яйца варили. Поэтому работали с 5 до 11 утра, потом – с 4 вечера и до упора.

Едят ливийцы только руками. Например, кашу с мясом и специями. А мы сами себе готовили, благо продукты очень дешевые, но было интересно их кухню попробовать. Раз говорю начальнику технико-эксплуатационной части (ТЭЧ), Таипом звали: «Можно попробовать, что твои едят?» Нет проблем. А из чего едят?! Валяется на земле картонка, фанерка, он подбирает, на нее шлеп каши, и ест. И мне тоже с пола что-то подняли. Ну да ладно... Попробовал – один перец! Вздохнуть не могу, слезы текут! А они довольны: для мужского здоровья, дескать, хорошо!

В Ливии – сухой закон. Для местных военных за распитие – расстрел, а нашим специалистам, если попались, – высылка из страны, а государству – 100 тысяч долларов штрафа. Всю жизнь будешь расплачиваться. Но строители, говорят, все равно пили зверски – брагу (а дрожжи и сахар там почти ничего не стоили). Невозможно было с ними сладить. Не все, конечно, так жили. Наши специалисты чуть ли не года-

ми не видели спиртного. Но русские люди (в смысле «российские» – среди нас были и татары, и узбеки, и украинцы) все равно так устроены, что хоть немного, но выпивают. А в Ту-22 – четыреста литров «шпаги» – сорокапроцентного раствора спирта для системы кондиционирования. Но даже когда в ходе ремонта его сливал, запастись было невозможно – за мной постоянно следили. Почему? Я на фирме командовал вооружением, а в Ливии такими вещами занимались только местные кагэбэшники. Поэтому они думали, что и я такой, то есть могу шпионить, и за мной разве что в туалет не ходили... Но как-то приехал к инженерам-«мигарям» (рядом базировались МиГ-25). Их майор спрашивает: как устроились? Нормально, отвечаю, только даже в

праздник не примешь, да и нет ничего. Вон, говорит, видишь – бочка? Итальянский апельсиновый спирт. Сколько надо, бери. В общем, налил канистру. Приехал домой, вечером сделали плов, выпили, но не более ста граммов на человека, чтобы утром – как стеклышко...

...Богатая страна... Помню, и я сам в первой командировке заработал неплохо: за два месяца получил 1 тысячу 200 долларов – большие деньги по тем временам...»

Как видим, при всей схожести уклада жизни и общности культур эксплуатация Ту-22 и жизнь советских гарантийных бригад в Ираке и Ливии проходила по-разному. Так же отличалась друг от друга и работа советских военных советников. Но об этом будет рассказано ниже.

1.3. Особенности перегонки самолетов Ту-22 между арабскими странами и СССР

1.3.1. Перегонка самолетов в Ирак и Ливию с завода-изготовителя

Перегонка в Ирак

В соответствии с распоряжением Совета Министров СССР от 13 ноября 1972 года № 2459-рс в ВВС для выполнения перегонки самолетов Ту-22 в Иракскую Республику летом были сформированы перегоночные команды.

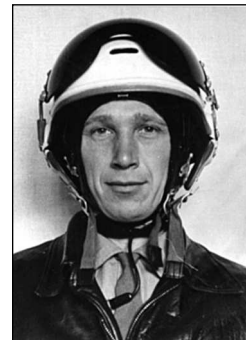
Однако первыми в Ирак на авиабазу Хаббания прибыл советский инженерно-технический состав (ИТС). Вспоминает майор Семен Егорович Герасимов, в 1973 году начальник ТЭЧ отряда 341-го тбап: «Когда нас готовили еще в Озерном к командировке, то мы проходили комиссию. Нас практически с каждого полка по 2–3 человека собирали, чтобы полк не оголять. Нас же из списков части не убрали. Я был в 341-м тбап начальником ТЭЧ отряда. И в Ираке я среди ИТС был единственный капитан. Наш инженер был майор Шевельков. И я у Шевелькова был как заместитель. Мы комиссию прошли, и нам сказали – ждите, когда придет команда ехать. Это был 1973 год. И вот пришла команда прибыть всем в Зябровку. Собрали всю нашу бригаду – радистов, АОшников и т.д. Я с Шевельковым полетел на завод в Казань. Там мы самолеты Ту-22Б осматривали, перед тем как их забирать. Мы прошли с этим инженером, посмотрели, в каком состоянии самолеты для Ирака. Замечания заводчанам сказали. А там можно любые замечания делать – завод сразу исправлял без разговоров. Мы прилетели снова в Зябровку, и через четыре дня нас загрузили в Ан-12 и в Хаббанию привезли.

Наша группа первая прибыла в Ирак. Из 290-го одрап лет Леонов техник по РЭО. Желтоногов, Акимов, Петров, Головеев были из 203-го тбап. Остальные были из Нежина и Озерного. Всего нас ИТС было

12–16 человек. Мы с семьями там были. Вначале прилетели мы без семей. Представителей с МАП было раза в два больше, но они без жен там были. Мы туда прибыли первые в сентябре месяце. Еще самолетов не было там даже. Мы летели на Ан-12 и сидели там в грузоотсеке. Прилетели в 4 часа утра числа 10 сентября. Нас встретили на рассвете их инженеры. Жарища сумасшедшая была – 34 градуса С. Только вышли из самолета, и мы сразу опять в самолет полезли. Мы с собой привезли водило, стремянки кое-какие разобранные. В общем, летели некомфортно, конечно, туда. Потом нас всех поселили в здании, типа общежития. На следующий день пошли знакомиться с аэродромом, повезли нас туда. Полоса была еще не готова. Они ВПП еще достраивали. Собрали мы там несколько стремянок. Познакомили нас с техниками-арабами, с которыми нам предстояло работать. Они в Зябровке переучивались и кое-что понимали. Вместе (в том числе и с переводчиками нашими) собрали стремянки. И дня через три стали прилетать наши самолеты. Самолеты мы встретили и в этот же день транспортным самолетом прилетели старшие техники этих самолетов. Старшие техники должны были передать иракской стороне имущество, формуляры и все прочее. Они были в Ираке неделю, пока все это происходило. Потом они улетели, а мы остались советниками».

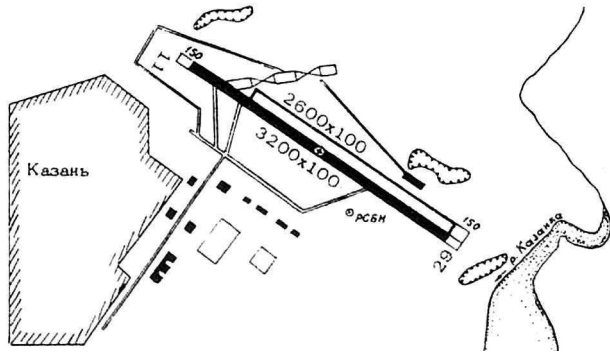
Вспоминает участник перегоночной команды подполковник Виктор Щербина: «Сначала мы ехали в Казань поездом. Там облетывали самолеты и перегоняли их в Зябровку. Тут еще раз все досконально проверяли и из Зябровки уже перегоняли в Ирак.

Другая особенность заключалась в том, что там жара. Это тоже надо было учиты-



Заместитель командира эскадрильи по политической части 121-го тбап майор Юрий Белов

АЭРОДРОМ		КАЗАНЬ 23-53				
Северная окраина г. Казани с5552.0 в04908.0		(Борисоглебское) Наэр.+71 м ΔМ +11°				
ВПП	Покрытие	Грузонапряженность	ИПУ, гр	Нпор.м	Z ₀ ,м	S ₀ ,м
11/29	бетон	РСН 28/R/B/X/T	123°44'	71/60	195	2240/960



Кроки аэродрома Казанского авиационного завода. Из архива Ю. Белова

вать. В Хаббании – плоскогорье и средняя температура +35– +40 градусов С в летний период. Мы работали там так – с 5 утра до 11 часов дня. С 11 часов до 17 часов – никаких работ. А потом с 17 часов до 19 часов снова работали, а потом отдыхали.

В Хаббании на нижнем аэродроме ВПП была короче – там истребители стояли. На верхнем аэродроме ВПП длинная, под нас, около 3 км. Экипажи для перегонки отдавали приказом по армии.

Гоняли в тот период только парами. Одиночные перегоны были запрещены.

Ветеран 121-го тбап майор Юрий Константинович Белов участвовал в перегоне Ту-22 из СССР, как в Ирак, так и позднее в Ливию. Вот что он вспоминает: «Мы перегоняли самолеты сначала в Ирак, а потом в Ливию. Когда в Ирак перегоняли, я был старший группы. Самолеты мы забирали из Казани с завода. Мы с экипажем уже подготовились ехать на завод, и тут прихо-

Сведения о заключении врачебно-лётной комиссии майора Юрия Белова

РАЗДЕЛ III СВЕДЕНИЯ О ЗАКЛЮЧЕНИИ ВРАЧЕБНО-ЛЕТНОЙ КОМИССИИ		
Дата	Заключение врачебно-лётной комиссии	Подпись врача части
18.08.70	8ЛК 432 СВГ – здоров	п/лч м/с
21.09.76	сп. III-V пр. № 40-70 срок к лётной работе на всех типах бомбардировщиков	И. Ю. Белов /Юрич/
21.09.76	ВАК 638 ЛАМ по ст 36 ^б ср III-V пр. № 40.1970 годен к лётной работе на всех типах бомбардировщиков. Живот: здоров.	Ю. Белов /Юрич/
21.09.76	ВАК 638 ЛАМ по ст 36 ^б ср III-V пр. № 40.1970 годен к лётной работе на всех типах бомбардировщиков с освобождением от ЧТПП и НК. ДЗ: Начальник авиационного подразделения высшего звена, квалификация в полетном звании, возвращение дутки и дольтого сигнала.	Ю. Белов /Юрич/

дит указание: «Прибыть со своими парашютами!» Забрали мы парашюты, и в Москву. На вокзал нас привезли. В камеру хранения вещи сдали. И вот посадка на Казанском вокзале в Москве на поезд. Мой штурман берет свой парашют и в окошко, оператор тоже в окошко его закинул. А я схватился за свой парашют, а меня как приступ ревматизма спину схватит... Я парашют поставил. Отошел к стенке прислонился. Экипаж мой:

- Чего такое, командир?
- Я говорю: «Ребята, нам, наверное, придется возвращаться...»
- А что такое?
- Да ревматизм схватил!
- Давай, поехали, пройдет пока доберемся!
- А если не пройдет?

Они же одного командира менять не будут, а весь экипаж поменяют. А Ковердяев Женя, штурман, успокаивает: «У меня вот тут сестра сейчас мы тебя вылечим!» В общем, мы приезжаем в Казань, заходим в заводоуправление. Я смотрю, а там несколько человек стоят и лежит куча парашютов. Оказалось, это ребята из Зябровки. Там экипажи раньше из гарнизона уехали и без парашютов. Потом пришла команда по парашютам, и для экипажей парашюты вдогон пришлось везти. На каждого там по три парашюта было. Еле довели. Надо сказать, что в Казани, когда мы приехали, мой экипаж даже тревожный чемоданчик не дал мне нести. Все за меня таскали. Я прихожу в гостиницу, а остальные экипажи собирались на облёт. И мне говорят: «Давай, пойдём на облёт. И завтра тогда сразу на перелёт пойдёшь вместе с нами». А я думаю, как я тут на облёт пойду, если еле хожу со спиной своей. И я сказал им, что я устал – две ночи не спал. Говорю, сразу завтра на облёт схожу и на перелёт. Удивились: «А как ты так справишься?» (Облёт самолетов производится: после выполнения 100, 200 часовых или других регламентных работ, после которых предусмотрен облёт, согласно эксплуатационной документации; с вновь установленными двигателями; после длительного (более 6 месяцев) хранения; после сборки в авиационной организации; после устранения неисправностей или проведения ремонта самолета, по решению зам. начальника по ИАС. Ознакомительные полеты самолетов производятся при получении их с заводов МАП, АРП ВВС и из других авиационных организаций по месту приемки самолетов. Примечание С. Бурдина)

Я к диспетчеру пошел и попросил дать мне две заявочки: одну на облёт, а вторую на перелёт. А до этого я зашел на стоянку и спрашиваю у техсостава:

- Какой тут самолет для меня?
- А они говорят: «Вот тут два осталось – один в ангаре, а второй вот на стоянке».
- А какой больше готов?
- Вот этот.
- Ну, пишите на меня его.

И его на меня записали. Потом ребята плановую составили. Меня, естественно, как прибывшего последним на взлет поставили последним. Но когда начался запуск двигателей, то у одного одна неисправность, у другого другая, и вот так вот пошло... поехало, и я взлетел вторым. Наша первая задача была перелететь на аэродром Зябровка.»

14 сентября 1973 года группа из четырнадцати самолетов выполнила перелет с аэродрома Борисоглебское на аэродром Зябровка. Аэродром Борисоглебское был аэродромом Казанского авиационного завода, который в разные годы носил следующие наименования: Завод № 22 МАП, Предприятие почтовый ящик 747, Казанский завод № 22, КАПО им. Горбунова, Предприятие почтовый ящик А-3858.

В Зябровке группа находилась несколько дней. В течение этого времени экипажи выполнили по два полета.

Один полет: «Контрольный по заданию №115 в соответствии с КБП-71 – Контрольный полет по кругу; заход на посадку с использованием ОСП; Взлет и посадка на ВПП шириной 30 м».

В качестве инструктора вывозил экипажи полковник Шукшин.

Второй полет: «Тренировочный. Задание №103 (КБП-71) – Тренировочный полет по кругу; заход на посадку с использованием ОСП; Взлет и посадка на ВПП шириной 30 м».

Экипажи группы выполняли эти полеты в один день, 18 сентября 1973 года. Часть экипажей выполняла только один полет. Следует пояснить, что в тот период авиабаза Хаббания в Ираке находилась в начале своей реконструкции. На момент начала эксплуатации Ту-22 взлетно-посадочная полоса авиабазы, где планировалось размещать Ту-22, имела ширину 30 м. Это было несколько меньше, чем ширина ВПП на аэродромах Дальней авиации СССР. Кроме того, и радиотехническое оборудование аэродрома, и средства посадки на нем были слаборазвиты.

Как вспоминает генерал-майор Валерий Шукшин: «Это не являлось серьезной проблемой для наших экипажей, но обратить их внимание на эту особенность следовало».

В Ирак самолеты перегоняли из Зябровки двумя партиями. В первой партии было пять боевых самолетов и две спарки. Командиром одного из экипажей этой партии был майор Виктор Анатольевич Парфенов. Вот что он вспоминает о событиях тех лет: «Мы перегоняли самолеты из Казани в Ирак. У меня в экипаже был мой штатный штурман – старший лейтенант Шаповалов Борис Романович, а вот оператор был не мой. Моего оператора на специальной ВЛК не пропустили.

Нас отобрали для перегонки самолетов в Ирак. Со 121 тбап было два экипажа: Белова и мой. Остальные были из 290-го одрап из Зябровки. И нас отправили в наш гарни-

МЕЖДУНАРОДНЫЕ САНИТАРНЫЕ ПРАВИЛА
INTERNATIONAL HEALTH REGULATIONS
REGLEMENT SANITAIRE INTERNATIONAL

СОЮЗ СОВЕТСКИХ СОЦИАЛИСТИЧЕСКИХ РЕСПУБЛИК
МИНИСТЕРСТВО ЗДРАВООХРАНЕНИЯ

UNION OF SOVIET SOCIALIST REPUBLICS
MINISTRY OF HEALTH

UNION DES REPUBLIQUES SOCIALISTES SOVIETIQUES
MINISTÈRE DE LA SANTÉ

МЕЖДУНАРОДНЫЕ СВИДЕТЕЛЬСТВА О ВАКЦИНАЦИИ
INTERNATIONAL CERTIFICATES OF VACCINATION
CERTIFICATS INTERNATIONAUX DE VACCINATION

МЕЖДУНАРОДНОЕ СВИДЕТЕЛЬСТВО О ВАКЦИНАЦИИ
ИЛИ РЕВАКЦИНАЦИИ ПРОТИВ ОСПЫ
INTERNATIONAL CERTIFICATE OF VACCINATION OR REVACCINATION
AGAINST SMALLPOX
CERTIFICAT INTERNATIONAL DE VACCINATION OU DE REVACCINATION
CONTRE LA VARIOLE

Удостоверяется, что Щербина Виктор Григорьевич
день, месяц и год рождения 19 февраля 1938 пол. муж
This is to certify that
Je soussigné (e) certifie que

date of birth } sex } чья подпись следует
né(e) le } sexe } whose signature follows
dont la signature suit

был(а) вакцинирован(а) или ревакцинирован(а) против оспы нижеследующего числа
лиофилизированной или жидкой вакциной, в отношении которой удостоверено, что она
удовлетворяет рекомендуемым требованиям Всемирной организации здравоохранения.
has on the date indicated been vaccinated or revaccinated against smallpox with a freeze-
liquid vaccine certified to fulfil the recommended requirements of the World
Health Organization.

a été vacciné(e) ou revacciné(e) contre la variole à la date indiquée ci-dessous, avec un
vaccin lyophilisé ou liquide certifié conforme aux normes recommandées par l'Organisa-
tion mondiale de la Santé.

Дата Date	Указать знаком «Х», о чем идет речь: Show by "X" whether: Indiquer par "X" s'il s'agit de:	Подпись и должность вакцинатора Signature and profession- al status of vaccinator Signature et titre du vac- cinateur	Кем изготовлена и № серии вак- цины Manufacturer and batch no. of vaccine Fabricant du vaccin et numéro du lot	Утвержден- ная печать Approved stamp Cachet autorisé
1a	Проведена первичная вакцинация Primary vaccination performed Primovaccination effectuée			1a 1b
1b	Положительный результат Read as successful Prise Отрицательный результат Unsuccessful Pas de prise			
2	Ревакцинация Revaccination	<u>Щербина</u>	<u>ВЛК</u>	
3	Ревакцинация Revaccination			3

Свидетельство о вакцинации, выданное майору Виктору
Щербине перед полетами в Ирак

Число месяца	Тип самолета	Время суток	С какого времени авиационного полета	№ УПРАЖНЕНИЯ И КРАТКОЕ СОДЕРЖАНИЕ ЗАДАНИЯ	Количество полетов		В том числе										Метеорологические условия в период полета	Применение посадочных систем						
					Общий полет	в закрытой кабине	в облаках	за облаками	в выш. и низ. слоях атмосферы	в стратосфере	в экваториальной зоне	в полярной зоне	в тропической зоне	в субтропической зоне	в умеренной зоне	в арктической зоне			в антарктической зоне	в т.ч. при использовании	в т.ч. при использовании			
7	Ту-22	Н	1	Пол. зад. № 219 Контрольный полет в сложных условиях	1	0	15	-	-	0	10	-	-	0	05	-	-	8000	3	К	1	1	-	1
7	Ту-22	Н	1	Пол. зад. № 221 Тренировочный полет в сложных условиях	1	0	15	-	-	0	05	-	-	0	10	-	-	7000	3	К	1	1	-	1
14	Ту-22	Д	1	Тренировочный полет Казань - Зябровка	1	2	00	-	-	1	00	10	-	-	-	-	-	10300	6	СН	1	1	-	1

зонный госпиталь в Минск. И в госпитале на комиссии мы лежали десять дней. Наши как раз в хоккей с Канадой играли, и мы там эти матчи смотрели (хоккейная суперсерия проходила с 02.09.1972 г. по 28.09.1972 г., Примечание С. Бурдина). По итогу этой ко-



Страница Летной книжки майора Виктора Парфенова с записью о полете 14 сентября 1973 года по маршруту Казань-Зябровка. В этот день выполнялся перегон партии самолетов Ту-22Б для Иракских ВВС

миссии у меня моего штатного оператора заменили на другого. Он эту комиссию не прошел. После комиссии нас вызвали в Москву. Мы прошли там инструктаж и снова приехали в свои полки. А потом прошла команда, и мы поехали поездом через Москву в Казань. На заводе самолеты принимал техсостав. А мы туда приехали, и нам только борта раздали, и мы полетели. Инчаков, Маймистров и еще кто-то, кроме меня. Пять экипажей, насколько я помню, тогда было. Забрали на заводе самолеты и перегнали их в Зябровку 14 сентября 1973 года. И через несколько дней перегнали их в Ирак. В Зябровке нас инструктировал командир корпуса. Летали в гражданской форме. Поскольку системы посадки там, в Ираке, не было, то нам в Зябровке дали контрольный полет по посадке по ОСП 18 сентября 1973 года. Перед вылетом в Ирак нам коды дали, чтобы сообщать, если что случится.

Перелетели в Ирак 20 сентября 1973 года. Все прошло нормально. Летели с Зябровки с интервалами по времени, но в пределах визуальной видимости. Шли через Ялту в Турцию и потом в Ирак. Была у нас в строю одна спарка. КК там был командир отряда из 290-го одрап Инчаков, и у него на месте инструктора сидел бортовой переводчик.

Это была первая партия самолетов в Ираке. На аэродроме в Хаббании только ОСП тогда была. Иракцы сделали там для нас банкет. Свозили нас на экскурсию в Хаббанию – городишко маленький. И там же жара. И у них, я помню, нас поразило, что там, на маленьком рыночке, не в холодильниках продукты лежали, а на брикетах льда. Такие прямоугольнички льда, и на них все охлаждалось. Прокатили нас на автобусе туда и обратно, а вечером нас вывезли назад на нашем транспортном самолете Ан-12 до Одессы. А в Одессу уже с Бобруйска с 22-го тбад прислали за нами Ил-14, и им уже всех развезли.

В Ираке подарили каждому командиру корабля по золотому кольцу. Но они ни на один палец не подошли. На тонкие пальцы были рассчитаны. А остальному экипажу браслеты подарили. Ну и командировочные выдали чеки инвалютторга. Мы с женой пошли в инвалютторговский магазин в Минске и ей отрез на платье купили да бутылку ко-

Экипаж командира корабля майора В.А. Парфенова (на фото справа) и штурмана корабля старшего лейтенанта Б.Р. Шаповалова на фоне пригнанного ими из Казани в Зябровку самолета Ту-22Б. Из архива В.А. Парфенова

нюку. Мы же там были один день. Прилетели и в этот же день назад улетели».

Первый перелет по данным летной книжки майора Виктора Парфенова составил 3 часа 30 минут. Из них в облаках 30 минут, за облаками 1 час 20 минут

Вспоминает майор Юрий Белов: «В Ираке было четырнадцать самолетов. В первой партии, которую перегоняли, было пять боевых и две спарки, а мы гнали уже семь боевых. И вместо оператора у меня был переводчик. Перед перегоном мы должны были облетать самолет. Переводчика звали Миша. И вот взлетаем, и я как задрал нос. Отошли от Зябровки, и говорю ему: «Миша, запомни сегодняшний день! Ты впервые переходишь на сверхзвуковую скорость». Облетали. Сели. Надо добавить, что экипажи проходили тщательную проверку видимо в КГБ. Так в экипаже Бориса Точилкина был штурман Леня Нейсман. И при проверке экипаж забраковали. А Леня меня еще спрашивает:

- Юра, ты знаешь, как по-еврейски «сдаюсь»?!
- А зачем мне это?
- А если вас там израильяне попытаются захватить!?
- А я им скажу: Отвалите от меня! У меня лучший друг - Леня Нейсман!»

После подготовки и отдыха вторая группа из семи самолетов 24 сентября 1973 года перелетела с аэродрома Зябровка на аэродром Хаббания. Перелет занял 3 часа 25 мин (из них: в облаках - 10 минут; 1 час 35 мин над облаками и 20 минут над морем).

Продолжает майор Юрий Белов, который был старшим второй группы: «Нас учили,

Число месяца	Тип самолета	Время суток	№ УПРАЖНЕНИЯ И КРАТКОЕ СОДЕРЖАНИЕ ЗАДАНИЯ	Количество полетов		В том числе										Применение посадочных систем							
				Общий полет	в закрытой кабине	в облаках	за облаками	при огранич. видимости и вблизи наземных объектов	в стратосфере	Максимальная высота полета, км	Метеорологические условия в период полета	наименование системы	количество	в т. ч. при уст. высоте полета	Оценки боевого применения								
18/09/73	Ту-22	д	Пол. зар. н 115 Контр. полеты по обл	2	0	30	0	26	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10/100	0	0	2	2
20/09/73	Ту-22	д	Спецзадание Линго	1	3	30	-	0	30	1	20	-	-	-	-	-	-	-	0-10/100	0	0	1	1
			Дневн	6	5	30	0	26	1	30	2	00	0	15	-	-	-	-	к	6	6	3	
			Когою	2	0	30	-	0	15	-	0	15	-	-	-	-	-	-	к	2	2	2	2
			Сикет. Когою	1	0	15	-	0	10	-	0	05	-	-	-	-	-	-	к	1	1	1	1
Нагальбек шефа 8/2 15486																							
2 в м - р																							

что при пересечении государственной границы с Турцией необходимо докладывать об этом нашему диспетчеру. И я как старший группы один докладывал: «Я такой-то (называю свой позывной) разрешите пересечь границу Союза Советских Социалистических Республик!»

Обычно в группу руководства диспетчером сажали женщину - у них голос был больше различимый, без хрипоты.

И мне в ответ: «Минуточку!» А я думаю: «Елки-палки! А если это действительно минуточка, и мне не разрешат!? Придется разворачиваться и идти обратно... а радиус разворота у Ту-22 около 17 км».

Но тут почти сразу она сказала:
- «Пересечь границу Союза Советских Социалистических Республик разрешаю!»
- Понял! Спасибо!

Страница Летной книжки майора Виктора Парфенова с записью о полете 20 сентября 1973 года на Спецзадании - полет по маршруту Зябровка-Хаббания. В этот день выполнялся перегон первой партии самолетов Ту-22Б в Ирак

Число месяца	Тип самолета	Время суток	НОМЕР УПРАЖНЕНИЯ И КРАТКОЕ СОДЕРЖАНИЕ ЗАДАНИЯ	Количество полетов		В том числе										Применение посадочных систем									
				Общий полет	в закрытой кабине	в облаках	за облаками	при огранич. видимости и вблизи наземных объектов	в стратосфере	Максимальная высота полета, км	Метеорологические условия в период полета	наименование системы	количество	в т. ч. при уст. высоте полета	Оценки боевого применения										
5/09/73	Ту-22	д	Заг. н 217 КБП-71г. Линг. полеты в зоне. Заход на нос. в обл. рудника в зар. кабине	1	1	45	0	10	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,6	8-10	к	1	1	-	
14/09/73	Ту-22	д	Перелет с аэродрома Борисовского на аэр. Щука.	1	0	01	-	0	30	1	00	-	-	-	-	-	-	-	14/0/100	10	0	1	1	-	
18/09/73	Ту-22	д	Заг. н 115 КБП-71г. Контр. полеты по кругу. Заход на нос. в обл. ВПП и нос. на ВПП ширинкой 30 м. Инстр. п-к Шукшин	2	0	30	0	24	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8,8/10/100	10	0	2	2	-	
18/09/73	Ту-22	д	Заг. н 103 КБП-71г. Линг. полеты по кругу. Заход на нос. по ВПП ВПП и нос. на ВПП ширинкой 30 м.	2	0	30	0	24	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8,8/10/100	10	0	2	2	-	
24/09/73	Ту-22	д	Перелет с аэр. Щука на аэр. Хаббания. Пол. на ВПП ширинкой 30 м.	1	3	25	-	0	10	1	35	-	-	-	-	-	-	-	0,20	10/100	10	0	1	1	-

Страница Летной книжки майора Юрия Белова с записью о полете 24 сентября 1973 года на перелет по маршруту аэродрома Щука (Зябровка) - аэродром Хаббания. В этот день выполнялся перегон второй партии самолетов Ту-22Б в Ирак. Как видим из записи, ВПП в Хаббании была еще старая - узкая. Ширинкой 30 м. Строительство новой ВПП еще не было закончено

– До свидания! Счастливого пути!
Были на душе в этот момент очень возвышенные чувства!

Над Турцией к нам никто не подходил. Только турецкие истребители. Мы шли под индексом Ту-16. Скорость держали поменьше. Но это все равно 1000 км/ч, и истребитель стоит, стоит потом отваливает. А переводчик же эфир слушает и мне говорит, что турки ругаются. А переводчик только из ВИИЯ и плохо понимал авиационную терминологию. Рядом где-то гражданский борт шел и решил нам помочь и мне на русском сказал: «Да они вам пролет разрешают! Все нормально можете дальше лететь!»

И мы подходим уже к границе, и когда остается километров 30–50 до границы с Ираком, я говорю переводчику:

– Миша, а теперь этих турков можешь послать куда подальше!

– А что случилось?

– А вот уж граница почти под нами! Нас уже не достать!

Мы прилетели в Ирак, а над аэродромом Хаббания поднялась песчаная буря. Видимость наипаршивейшая, а системы посадки тогда как таковой у них не было. У нас в Советском Союзе были системы посадки СП-50 или ОСП-48 хотя бы до этого были. В крайнем случае две приводные радиостанции ДПРМ и БПРМ. У них же в Хаббании тогда была одна станция, и то она не в створе ВПП была. Но наши штурманы хорошо вывели нас к аэродрому, и мы как взлетали с Зябровки, так один за другим и пришли в Хаббанию. И с первого захода сели. А в то время там был наш заместитель командующего Дальней авиации генерал-лейтенант Алексей Александрович Плохов. И их иракский генерал приехал встречать вторую и последнюю партию из семи самолетов.

После посадки в Хаббании нас приглашают в зал на банкет. А я перед этим по-

шел в туалет руки помыть. Прихожу, а штурман мой зовет: «Командир, иди сюда!» Я встал рядом с ним, и штурман мне говорит:

– Хорошо, что ты опоздал, а то бы ушел отсюда голодным.

– А что такое?

– Да вот видишь, поднос стоит перед их командующим (а иракцы принесли большой поднос с рисом оболочке из теста). И но засучивает рукава, разрывает тесто и руками начинает все это дело перемешивать. А потом руководящему составу руками каждому стал накладывать. И если бы ты не опоздал, то тебя наверняка пригласили бы туда. А зная твою брезгливость – есть бы ты это не стал.

А генерал Плохов мне говорит: «Ну, сейчас иракская сторона что-то скажет, и ты, Белов, в ответном слове что-нибудь скажи как старший группы!»

И иракский генерал сказал очень лестные для нас слова: «Мне еще раз посчастливилось наблюдать мастерство советских летчиков! Никто не ушел на второй круг!»

И действительно – как взлетали, так и садились. С такими же интервалами. И конечно, похвала была приятна. Ну мы покушали, вышли, и подходит к нам наш особист-полковник (как потом мне сказали).

И говорит мне:

– Вы сейчас в город поедете на экскурсию.

А я знал, что первая группа ездила в Хаббанию недалеко...

Я ему и говорю:

– А-а-а-а, в Хаббанию...

– А что?!

– Да желательно бы съездить туда, где человечество зарождалось – между Тигром и Евфратом – в Багдад.

– Ну пойдем у генерала спросим.

Подходим, а Плохов меня спрашивает:

– Ну что, Белов?

– Да вот предлагают в Хаббанию ехать, а что нам там делать...

– А что ты хочешь?

– Да желательно бы в Багдад!

– А успеете? (а я и не знаю, успеем или нет на самолет)

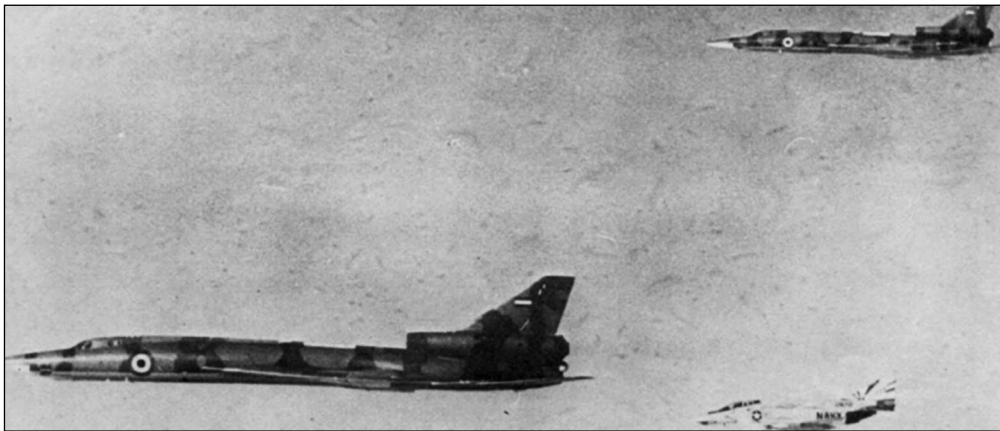
– Успеем!

– Ладно, давайте.

И вот так мы поехали в Багдад. Была жара, и двигатель грелся у машины. Туда-то мы ехали в светлое время. А назад уже в темное, было прохладнее, и двигатель машины уже не так сильно грелся. Приезжаем в Хаббанию, а там особист наш уже «икру мечет» – пропали летчики... Торопит нас. Мы быстро в самолет и на взлет пошли. Я там был единственный, кто из Мачулиц из летчиков. А остальные ребята были с Озерного. Они в Ан-12 погрузились и уже начали «соображать». «Шпагу» где-то раздобыли. И мне говорят: «Командир, давай этот полет-то отметим!» Я говорю, подождите, ребята, я пойду у командира Ан-12

Этот сувенир в виде диска диаметром около 20 см был подарен майору Юрию Белову после пригона самолетов в Ирак 24 сентября 1973 года. Это эмблема военно-воздушной базы «Таммуз». Под лапами орла на ленте надпись: «Единство, свобода, социализм» (это политический лозунг, распространённый в арабских странах «социалистической» ориентации). Под звездой в ленте – «Военно-воздушная база Таммуз» (таммуз по-русски – июль); внизу надпись: «Подарок Военно-воздушной базы Таммуз». Здесь и далее переводы с арабского языка сделаны военным переводчиком полковником Михаилом Разинковым.





Фотография пары ливийских самолетов Ту-22Б из второй партии. Снимки сделаны с палубного истребителя ВМФ США в ноябре 1976 года. Самолеты еще несут эмблемы Федерации Арабских Республик. Позже их заменят на зеленые круги и прямоугольники (USN фото, через Т.Купера)

спрошу. Я поднимаюсь туда к ним в кабину экипажа и спрашиваю:

– Командир, можно нам немного отметить?

– Ну-у-у, только не шумите!

– Да нет, мы тихо.

Я возвращаюсь и говорю, ладно, давай. Выпили понемногу, и потом посадка в Одессе. А с нас спрашивают документы на пересечение госграницы. У транспортников есть, а у нас-то нет. У меня как ведущего группы было, а у остальных нет. Пограничники спрашивают разрешение Советского правительства на пересечение госграницы. Я говорю, что у меня есть разрешение даже Турецкого правительства. Начал пограничник-прапорщик со своим начальством созваниваться. Ну, потом дают нам разрешение, и самолет дальше стартует в Зябровку. А оттуда по домам».

Перегонка в Ливию

Ливия, как и Ирак, получала самолеты Ту-22 двумя партиями. И так же как и в случае с иракскими самолетами, перегоном занимались перегоночные команды из специально отобранных для решения этой задачи экипажей Дальней авиации. Экипажи перегоняли самолеты первой партии из Казани на аэродром Зябровка 25 сентября 1975 года. Экипаж (в тот период) майора Витора Щербина выполнил перелет в течение 2 часов 30 минут. В Зябровке самолеты первой партии застали конечный этап обучения первой группы ливийского контингента в УАЦ.

Самолеты в Зябровке могли находиться довольно продолжительный промежуток времени. По всей видимости, это было связано с решением ряда организационно-административных задач, возникающих при поставке на экспорт сложных видов вооружения. Когда принимающая сторона была готова, в Зябровку собирали отобранные для перегонки авиатехники экипажи. Надо сказать, что это могли быть не те экипажи, которые перегоняли самолеты в Зябровку с завода. Несколько дней отводилось для подготовки экипажей. После

подтверждения готовности и получения разрешения экипажи выполняли беспосадочный перелет до Ливии.

Первая партия самолетов перегонялась из Зябровки в Ливию 29 сентября 1975 года. Одним из его участников был майор Виктор Щербина. Полет проходил на высоте 10 000 м. Время полета составило 3 часа 46 минут.

Взлетев в Зябровке, самолеты первой партии летели по маршруту: граница СССР – город Чоп, Тёкель, далее Югославия – город Дубровник, после этого самолеты поворачивали на юг и летели над морем между Албанией и Италией. На инструктаже перед полетом летчики получали указания при проходе коридора (шириной около 40 миль) между Албанией и Италией, держаться ближе к итальянскому берегу. Дело в том, что отношения между СССР и Албанией были в этот период сложными, если не сказать враждебными. Поэтому командование ВВС СССР больше доверяло Италии – члену НАТО. Затем летели через Средиземное море в направлении Ливии на город Мисурата, а затем вдоль берега летели до Триполи, где выполняли посадку. Такой перелет всегда длился около 4 часов. Полет планировалось выполнять парами с интервалами по времени между самолетами равными двум минутам. Однако реально самолеты шли на расстоянии ви-

Допуск из Летной книжки Юрия Белова. Так экипажи готовились к посадке на слабобудовленные ВПП в Ираке и Ливии (вверху) и к полетам над Средиземным морем при перегонке самолетов в Ливию (внизу). Из архива Ю.Белова

Согласно директивы до/589 от 7.10.1976г.

проведен тренинг на тренажере КТС-11 с взлетом
 9дт; закрытие шторок на взлете 30-40м, взлет с
 узкой ВПП, посадка на узкую ВПП, отработка захода
 на посадку по меткам ОЛ-48 при хор. видимости =
 1 ч 2,5 км. с общей оценкой: отлично.

Старший инспектор-лётчик Фр. Сидоркин и-р. [подпись] Ю. Ромашков

16486

Изучено в Руководство по организации и
 выполнению полетов самолетами ДА
 над нейтральными водами
 10.04.76 Командир ав. авиагр. [подпись] / [подпись]

Число месяца	Тип самолета	Время суток	С какого аэродрома вылетел	НОМЕР УПРАЖНЕНИЯ И КРАТКОЕ СОДЕРЖАНИЕ ЗАДАНИЯ	Количество полетов		В том числе										Метеорологические условия в период полета		Применение посадочных систем			
					Общий полет	в закрытой кабине	в облаках	за облаками	при огранич. высоте полета	в стратосфере	на высоте более 10000 м	всего	всего	в период полета	в период полета	количество	в т.ч. с ДППМ	в т.ч. с ДППМ	в т.ч. с ДППМ			
25	Ту-22Д	д	Пол Зяб	Полет с аэр Казань на аэр Зябровка	1	2	0	30	1	10							10	10	2	1	1	5
26	Ту-22Д	д	Пол Зяб	Облет местности	1	1	0	08									11	11	8	2	1	-
29	Ту-22Д	д	Пол Зяб	Полет по маршруту Зябровка - Триполи	1	3	0	32	1	44							10	10	1	1	-	5

Страница Летной книжки майора Виктора Щербина с записью о перегонке первой партии самолетов Ту-22Б в Ливию. Перегонка по маршруту Казань – Зябровка проводилась 25 сентября 1975 года. Перегонка самолетов по маршруту Зябровка – Триполи выполнялась 29 сентября 1975 года

зуальной видимости, т.е. на меньших интервалах. В этом полете произошло чрезвычайное происшествие. На самолете майора Колончакова в полете произошел отказ гидравлической системы. Из появившейся в трубопроводе течи гидравлическая смесь АМГ-10 вытекала в герметическую кабину экипажа. Жидкость АМГ-10 имеет едкие пары, которые затрудняли дыхание экипажа и воздействовали на глаза. В этих условиях, из-за сложности продолжения полета, экипаж запросил разрешение произвести аварийную посадку на аэродроме Дубровник. Однако руководители перелета не дали на это разрешение. Не позволило экипажу руководство и вернуться на советские запасные аэродромы: Стрый или Озерное. Приказ был один: идти в Ливию. Когда экипаж успешно произвел посадку на аэродроме Окба Бен Нафия, то при открытии люков самолета на ВПП вылилось несколько десятков литров АМГ-10, скопившейся на дне кабины экипажа. Вспоминает летчик подполковник Виктор Щербина: «В Средиземном море американцы нас фотографировали. Поснимает, снимает – потом показывает – фотографируй меня. А нам же запрещено фотоаппараты брать было. После полета мы все это описывали и докладывали, с кем и где встречались. Там при передаче были представители дипломатического корпуса, и от нашей авиации представители были.

О К Т Я Б Р Ь 1976 г.

Число месяца	Тип самолета	Время суток	С какого аэродрома вылетел	НОМЕР УПРАЖНЕНИЯ И КРАТКОЕ СОДЕРЖАНИЕ ЗАДАНИЯ	Количество полетов		В том числе										Метеорологические условия в период полета		Применение посадочных систем			
					Общий полет	в закрытой кабине	в облаках	за облаками	при огранич. высоте полета	в стратосфере	на высоте более 10000 м	всего	всего	в период полета	в период полета	количество	в т.ч. с ДППМ	в т.ч. с ДППМ	в т.ч. с ДППМ			
6	Ту-22Д	д	118	Контр. полет по кругу на аэродроме при зыбкой погоде с использованием посадочной системы	1	0	21	0	16	0	05						10	10	4	2	1	1
15	Ту-22Д	д	118	Контр. полет по кругу на аэродроме при зыбкой погоде с использованием посадочной системы	1	2	13	0	30	1	20						10	10	3	1	-	5
20	Ту-22Д	д	115/113	Контр. полет по кр. в ЗК с использованием посадочной системы	1	0	15	0	13								09	09	6	0	1	1
20	Ту-22Д	д	511	Контр. полет по маршруту Зябровка - Триполи	1	2	46	2	30	1	20						10	10	3	1	1	5

Страница Летной книжки майора Юрия Белова. Как видим, вторая партия самолетов Ту-22Б для Ливии перелетала по маршруту Борисоглебское (Казань) – Жука (Зябровка) 15 октября 1976 года

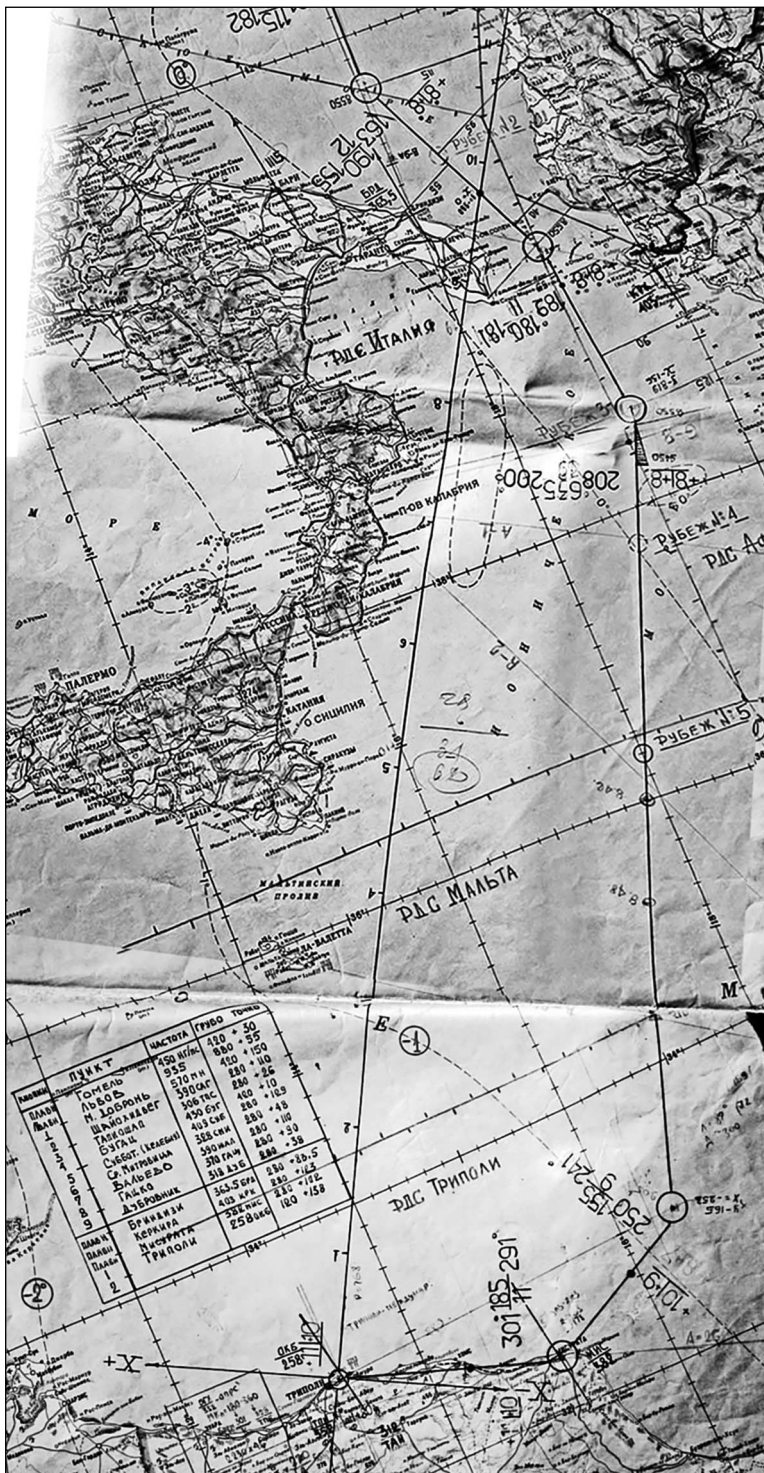
Гоняли только по паре. В Ливию гоняли по одному маршруту. Львов – Дубровник. Выходили на Бенгази и садились уже в Триполи. Полеты были, как обычно, маршрутные, но просто на каждом аэродроме свои особенности. Вот в Триполи надо было заходить всегда с моря. Выходишь в море, строишь заход и идешь к ВПП. А там буквально только за два километра от полосы море заканчивается».

О К Т Я Б Р Ь

Число месяца	Тип самолета	Время суток	С какого аэродрома вылетел	НОМЕР УПРАЖНЕНИЯ И КРАТКОЕ СОДЕРЖАНИЕ ЗАДАНИЯ	Количество полетов		В том числе										Метеорологические условия в период полета		Применение посадочных систем			
					Общий полет	в закрытой кабине	в облаках	за облаками	при огранич. высоте полета	в стратосфере	на высоте более 10000 м	всего	всего	в период полета	в период полета	количество	в т.ч. с ДППМ	в т.ч. с ДППМ	в т.ч. с ДППМ			
28	Ту-22Д	д	115/123	Контр. полет по кругу в ЗК с использованием посадочной системы	1	0	55	0	49								08	08	10	4	2	-
				тренировочных	1	2	13	0	30	1	20									3	1	-
				Ж	1	2	46	2	30	1	20									1	1	-
				контрольных	3	1	10	1	02											3	3	-
				инструкторских	1	0	21	0	16	0	05									2	1	1
				итого	5	3	44	0	20	4	20	0	05							10	5	1
				Ж	1	2	46	2	30	1	20									1	1	-
				всего за октябрь	6	6	30	3	32	0	46	2	40	0	05					11	6	1

Нагайкин штаб

Страница Летной книжки майора Юрия Белова. Как видим, промежуток между прилетом самолетов Ту-22Б из Казани в Зябровку и их перегонка в Триполи занял изрядное время. 28 октября 1976 года экипаж Юрия Белова выполнил контрольный полет по посадке на узкую ВПП, посадке с одним ДППМ и т.д. Таким образом готовили летчиков к посадке на аэродроме Окба-бен-Нафи. В качестве инструктора в этих полетах участвовал полковник Валерий Шукшин



Фрагмент карты перегонки по маршруту Зябровка – Триполи. Участок Дубровник-Триполи. Из архива А. Шиховцева.

«Фантомы» «облепили» и сверху, и снизу, и со всех сторон. Я сам не видел – не до того было, а ребята рассказывали. НАТОвский летчик фотографирует, фотографирует, а потом показывает: «Давай, теперь ты меня фотографируй!» Мы шли с интервалом в 3 минуты. Мне уже подходит время

дворачивать на нужный курс, а «Фантом» крыло в крыло летит. Получается, я не могу довернуть, не задев его. И я показываю летчику «Фантома» – мол, отойди, мне перестроиться надо. И он понял, отошел. И тут же штурман мой командует: «Разворот». Я выполняю разворот, выхожу на прямую, и «Фантом» опять ко мне приставляется. Так два нас и вели. Потом ушли. И когда оставалось километров 150–200, еще два подошли. И один встал впереди, а второй сзади метрах в 30–50. Когда мы в Ливию перегоняли, то сели в Окбе. И наши советники на Ту-22, которые там были, для своих семей попросили баульчики передать. Я своим говорю: «Вы не рискуйте – нам ведь таможеню проходить». А там такие баулы были... А меня Козлов Юра попросил: «Передай магниту, джинсы и еще чего-то». Я попросил экипаж Ан-26, на котором мы из Ливии летели, в Борисполе сесть (там таможеня была более лояльна к нам), но по погоде пришлось во Львов садиться. Я своим сказал: «Не говорите, что везете передачи. Говорите, что это ваши вещи. Ну и, конечно, погорели с чужими баулами, т.к. не знали, что в них лежит. Конфисковали несколько. И вместе с ними ребят увели. И пришли они часа через два и пустые. Потом они во Львов ездили, заплатили пошлины и почти все забрали назад. Но им по партийной и строевой линии выговоры влепили».

1.3.2. Перегонка самолетов между Ираком, Ливией и СССР на авиаремонтный завод

Периодически (чаще всего это бывало один раз в полтора-два года) самолеты отправляли в ремонт на 360-го Авиаремонтное Предприятие (позже Авиаремонтный Завод) в город Рязань (аэродром Дягилево). Там проводили капитально-восстановительный ремонт самолетов Ту-22 всех модификаций для ВВС.

Вспоминает штурман полковник Александр Шиховцев: «Мы были специальными экипажами, которые перегоняли технику туда-сюда между СССР и арабскими странами. Перерывы, конечно, были в нашей перегоночной работе. Сначала были два экипажа – Сусленков и я, Щербина и Лопухин. Потом я с Павловым гонял. Потом в 1985 году я уехал в ВВА. А потом много других летало – Мигранов, Просветов. Мы вывозную программу им давали. Запасной экипаж был из Озерного. Командир корабля – Кирий. И кто-то из Мачулиц запасным был. Чаще всего так и было – три экипажа прибывали на АРП. Два основных и один запасной. Были случаи, когда и никаких запасных не было. По-всякому бывало.

За нашими спинами проходил в армии отбор экипажей по профессионализму, благонадежности. Органы КГБ занимались, и потом нас вызывали на военный совет в 46ВА. Николай Павлович Горбунов был



ЧВС. У него рука была с огромными пальцами, и он одним пальцем по столу стучал и говорил: «Я вас всех насквозь вижу!»

Ну и там «накачивали». И перед полетом накачка была. Как часто приходилось гонять самолеты?

Здесь система была непредсказуемая. Во-первых, надо было и нам и им получить международное разрешение на то, чтобы пролететь. Чтобы самолеты пропустили в чужом воздушном пространстве. Во-вторых (насколько я знаю), не предполагалось, что на борту будут русские экипажи. Даже у нас был инструктаж такой. Если вдруг нас будут сбивать в том же Средиземном море, то надо было выйти на внешнюю связь и заявлять, что на борту русский экипаж. А не ливийский. Потому что, когда мы летели по маршруту, мы говорили что принадлежность борта – «Libyan forces» (ливийские силы). Первые полеты в состав ведущего экипажа брали переводчика Павла Прядко с Чкаловской».

Вспоминает полковник Павел Павлович Прядко выпускник Военного института иностранных языков 1974 года: «Я был первым из нашей службы бортовых переводчиков, кто начал перегонять Ту-22 в Ливию. В моей летной книжке записаны два первых полета, потому что я выполнял их вроде как со своей работы. Первый – 30 августа 1983 года. Маршрут – Рязань – Триполи. И второй 21-09-1983 Рязань – Триполи.

Это было первые два раза. Когда я служил в 8-й адОН (авиационная дивизия особого назначения) на аэродроме Чкаловский. Эти полеты мне заносили в летную книжку мою. После этого все эти перегонки меня откомандировали в распоряжение 10 ГУМО, и я уже от ГУМО летал. Там уже полеты в летную книжку не записывали. Просто справку выдавали, в нашем штабе ее подшивали, но данных в летную книжку не заносили.

Отбирали ли как-то меня – сказать не могу. Единственное, что, возможно, повлияло на выбор меня, это то, что мой второй язык был арабский. Первый английский. Возможно, это сыграло свою роль. Меня просто вызвали и сказали, направляем тебя в распоряжение и там тебе будет поставлена задача. В дивизии у меня была должность старший бортовой переводчик. При дивизии тогда была служба бортовых переводчиков. Нас там было человек 8–10.

Первые два полета, как и говорил, я делал не через ГУМО. Задачу мне в дивизии поставили. И я просто ехал в Рязань. Привезли прямо на аэродром Дягилево. Там была парашютная подготовка, тренажи какие-то, минимально-необходимые данные давали, облет самолетов там происходил. Дня три-четыре, может быть, максимум неделя эта вся подготовка длилась. Я все это проходил с экипажами нашими, которые на перегонку приказом были отданы.

Фотография ливийского самолета Ту-22Б из второй партии поставляемых из СССР самолетов, которые были перехвачены над Средиземным морем самолетами F-4N Phantom из VF-51 (в то время базировались на борту USS F.D. Roosevelt, CV-42). Снимок сделан 24 ноября 1976 года. (USN, через Т. Купер)

Инженерно-штурманский расчет (ИШР) полета самолета Ту-22 по маршруту Хаббания – исходный пункт маршрута (ИПМ) Самарра – Анкара – Одесса – Борисполь – Дягилево. Это один из трех типовых маршрутов, которым самолеты перегонялись из Ирака на ремонтный завод в Рязань (Дягилево). Из архива А. Шиховцева



А потом инструктаж и т.д. А потом напрямую туда и пошли. На Маатигу под Триполи. Перегоняли мы по два самолета. Я всегда летал на головном самолете. В спарке я летел на месте инструктора, на

боевом – на месте оператора. Во время полета я вел радиообмен в соответствии с международными правилами. А второй вообще шел, считайте, без связи. В районе Бриндизи регулярно нас сопровождали

Инженерно-штурманский расчет (ИШР) полета самолета Ту-22 по маршруту Дягилево – ИПМ Октябрьский – Борисполь – Одесса – Анкара – Самарра – Хаббания. Это один из трех типовых маршрутов, которым самолеты перегонялись после ремонта на 360 АРЗ в Рязань (Дягилево) обратно в Ирак. Из архива А. Шиховцева



американцы. Подходили очень близко и фотографировали. В первый раз они вели себя достаточно агрессивно. К нам пристроились два натовских самолета-истребителя. Сопровождали нас, фотографировали. Встали с двух сторон. Сначала хотели посадить нас на Бриндизи – базу НАТО в Италии (передана итальянским правительством в 1994 году в юрисдикцию ООН, Прим. С.Бурдина). Я по дальней связи с Москвой связался, доложил это дело. Пояснил, что плотно сопровождают, показывают, чтобы следовали за ними и выполнили посадку на авиабазе в Бриндизи. Мне Москва сказала: «Следуйте своим маршрутом». И возможно, там по дипломатическим каналам какая-то команда прошла, потому что от нас быстро отстали. Они нас минут 20 в зоне Италии сопровождали и потом ушли. Плотно опекали. Мы шли под позывными Ливийских ВВС, и как только в зону Бриндизи вошли, они сразу за нас взялись. Фотографировали нас. Хоть мы и в ЗШ были, но все равно видно, что лица – европейские. Они прямо «на наших крыльях сидели». Я прекрасно видел лица летчиков. Они нам улыбались, махали нам: «Следуйте за нами!» И вот после того как я доложил довольно быстро они нам свои ракеты в крене показали и ушли. В последующем мы особо не обращали на них внимание. Они всегда, конечно, поднимались, но это было тихо и спокойно. Поднялись, сопровождали и ушли. У меня в книжке написано, что весь полет до Маатиги продолжался 4 часа 20 минут.

Перед нами на аэродром приема всегда вылетал транспортный борт Ан-12 с группой по встрече. Старший группы в тот период был Витязев, главный штурман там был, ИТС наш там был. И первые два раза они почему-то шли на Триполи, а потом уже всегда на Маатигу садились. Эта группа перед каждым перегонем туда уходила. Они обеспечивали прием, и на вышке тогда наши были. И вот когда мы подходили к Маатиге, то заход осуществлял Витязев. С вышки руководил посадкой, давал данные по погоде и т.д. Назад в Союз мы возвращались на транспортном самолете вместе с группой сопровождения. Я занимался перегонем самолетов только туда. Из Ливии я не забирал самолеты. И в Ирак самолеты гоняли без бортовых переводчиков. Там какая-то договоренность была. Они садились на Хаббанию. Авиабаза называлась Таммуз.

В полетах в Ливию мы надевали спасательные жилеты. Меня научили, что и когда там дергать надо. Это все у нас происходило перед первым перегонем как раз. Инструктировали и т.п. как раз перед первым вылетом.

После прилета в Ливию мы там находились около недели, пока акты приемки самолета подписывали, и технику принимала ливийская сторона. По-моему там еще де-

лали пробный облет. А мы в это время в гостинице жили. Хороший прием ливийцы делали. Уважительно к нам относились, и самолет им нравился. А когда первую пару пригнали, то наш летный состав прямо в резиденции Каддафи поселили. Там в резиденции был гостевой домик. Он назывался Мультака. Это прямо внутри резиденции Каддафи. Мы были поражены. Там такое шикарное электронное оборудование и т.д. Как пятизвездочный отель, т.е. нас там облизывали хорошо. Потом уже в гостинице расселяли. Нормальная гостиница. Но первый раз вот так. Все размещение было за счет ливийской стороны, поэтому у нас никаких проблем не было. На перелетах в мою бытность все было штатно».

Добавляет штурман полковник Александр Шиховцев: «Его научили сидеть на кресле, маску как одевать, сидеть и нечего не нажимать. Ему была необходима только радиостанция. Ничего трогать в кабине, конечно, не разрешали. Он на связи, и я ему говорю: «Передавай! Прошли то-то и то-то, иду по трассе красной, флайтплан такой-то, скорость в узлах и т.д.» Я ему все, что необходимо, сообщал, а он уже передавал. А потом с нами летал уже штатный оператор Валера Шляров. Либо в ведомом экипаже. Или в ведущем. У нас в экипаже были так себе знания английского, а он окончил курсы английского языка и получил корочки. Это позволяло ему вести связь. Т.к. он был штатный оператор – мы вздохнули свободнее. Все же настоящий оператор – дело другое. А то Паша сидит: «А вот здесь...» А ему – «Не нажимай... Не вздумай!»

По данным исторической справки 360-й АРП завод произвел 30 ремонтов самолетов иностранных заказчиков. Однако, учитывая интенсивность эксплуатации Ту-22 в Ираке и Ливии, эта цифра, вероятно, значительно занижена.

Особенности полетов в Ирак

Процедуру перегона самолетов из Ирака на ремонт в Союз описывает штурман полковник Александр Шиховцев: «Когда подходило время отправки в ремонт очередной пары самолетов, иракцы запрашивали наши перегонные экипажи. Экипажи для перегона отдавали приказом по армии. Если нам не надо было забирать с АРП самолеты, то мы летели из Союза на регулярном рейсе Аэрофлота в международный аэропорт Багдада. Прилетаем в Багдад, а потом перемещались в Хаббанию. Там в течение месяца (иногда 20 дней, иногда 30, иногда 40) занимались подготовкой к передаче самолета в ремонт. Я подозреваю, что иракцы думали просто сбросить нам машины, а там дальше что хотите, то и делайте с ними. Один раз даже двигатель из Казани на Ан-12 привозили. Потому, что лететь на том, что на месте оказалось, было нельзя. Поэтому в



Штурман корабля капитан А. Шиховцев

группу, которая вместе готовилась в СССР к такой командировке, наряду с летными экипажами входили и ИТС – инженеры по РЭО, АО, по СД и старший техник самолета. Как правило, один старший техник на два самолета. Одного иногда там, на месте, брали из советников. Даже те, кто там служил, не все участвовали в подготовке самолетов к перелету на АРП. В основном только отобранная группа наших специалистов. Это потому, что мы сами авиатехнику принимали. Этот процесс был довольно щепетильный – арабы выдавали все тома формуляров, и наш ИТС сверял с тем, что на самолете установлено. Номера и т.д., потому что это все было дело международное».

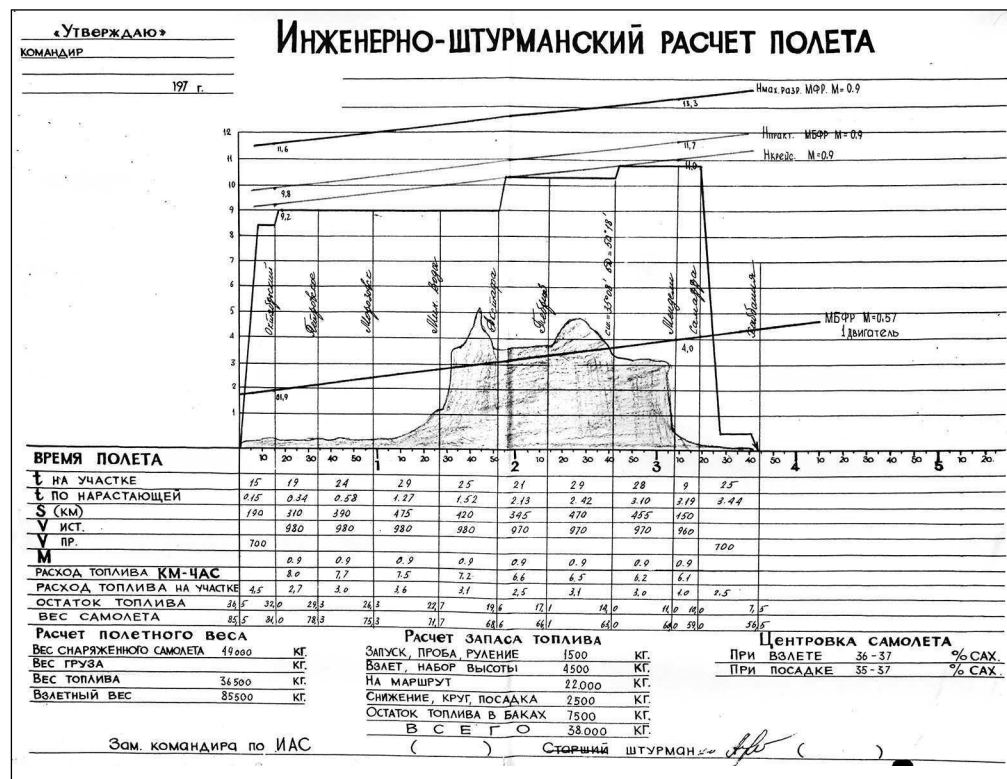
Вспоминает подполковник Виктор Щербина: «Работали там так – с 5 утра до 11. С 11 часов до 17 часов – никаких работ. Затем с 17 часов до 19 часов работали и потом отдыхали».

Продолжает воспоминания штурман полковник Александр Шиховцев: «В Багдаде плохо было. Заходили один раз парой со Щербиной. Тоже ветерок был – поднимал песок с пустыни. Во-первых, сам фон для нас непривычный – все желтое и полоса сливается. И командиру от дальнего привода приходилось как-то снижаться. Ну, обычно садились хорошо. Все хлопали. Один раз вообще ничего не работало, когда заходили. Просто визуальную посадку делали. Ноздри в полосу, газ на себя и 300 м расчет. Щербина вот был просто мастер

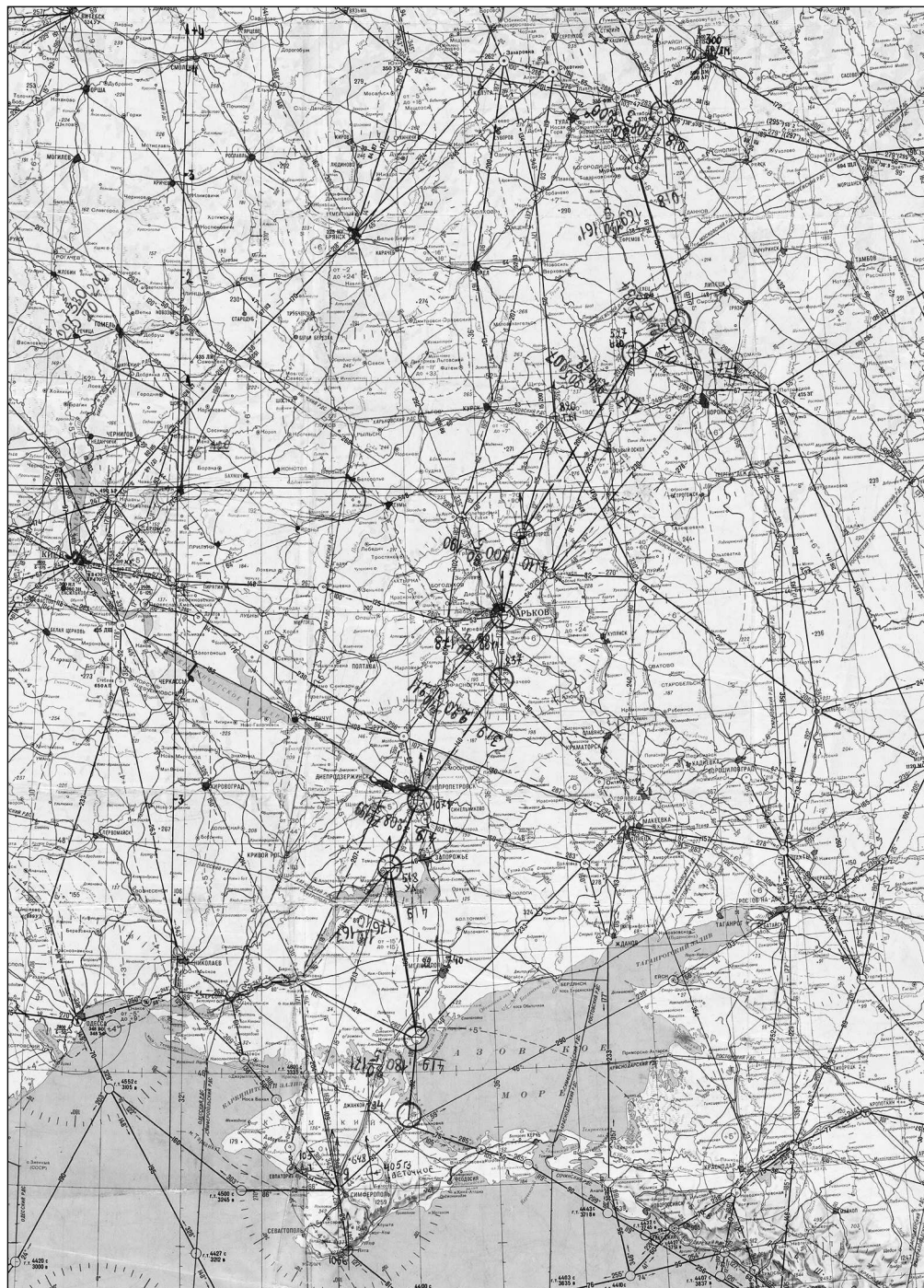
посадки. Притирал самолет. Мы же когда садились, все местное население аэродрома высыпало. Особенно те, кто понимает в этом. И все смотрели придиричиво. У нас тоже типа замполита было. И вот мы как-то утром взлетаем. Взлетели и докладываем: «Эшелон набрал, курс отхода, задание». И замполит наш: «Родина вас ждет!» Напутствие такое.

Когда перегоняешь самолет из ремонта назад, то самолет облетан, движки новые и можно грозы даже верхом обходить. А когда в Рязань гнали, то и на одном двигателе бывало, и течь была, так что на запасном садиться приходилось. Поэтому иногда грозы приходилось слева-справа обходить. Это, например, было, когда один раз из Ирака гнали. Ведущие были мы (Суслевков – КК, я – ШК). Ведомыми у нас Щербина Виктор Григорьевич – КК и штурман Лопухин Александр Васильевич. После взлета с авиабазы у нас, да и у ведомого из навигации практически ничего не работало. Маршрут у нас был после взлета на Север на Самарру и потом сразу в Турцию. Турцию проходили насквозь до Анкары по международной трассе. Видели внизу НАТОвские базы ВВС. Выходили на привод Анкары и от Анкары уже наверх шли. Еще до Анкары начинались страшные грозовые шапки. Верхом не обойти, эшелон запрашивали – не дали. После Анкары в море выскочили. Прикидываю, что это где-то за 50 км от берега. Я примерно направление взял – знаю, что в ту сторону надо. И тут

Инженерно-штурманский расчет полета самолета Ту-22 по маршруту Дягилево – ИГМ Октябрьский – Морозовск – Минеральные Воды – Тебриз – Самарра – Хаббания. Это один из трех типовых маршрутов, которыми самолеты перегонялись на ремонт на 360-й АРЗ в Рязань (Дягилево) и обратно в Ирак. Из архива А. Шиховцева



Карта перегонки по маршруту Рязань – Харьков – Днепропетровск – аэропорт Симферополь. В период активных боевых действий советские перегоночные команды перегоняли самолеты из ремонта в аэропорт Симферополь. Оттуда самолеты забирала уже иракские экипажи. Из архива В. Щербины



А у них на базе жарница. Там же пустыня. Мы первый раз туда пригнали самолет в конце марта. В летной книжке этот полет не писал. У них март – это зима. Температура +29 град С. А там бассейн, и никто не купается. У них же зима – холодно на улице. А мы по гражданке прилетели как обычно в костюмах, в рубашках с галстуками. Но нам, конечно, сказали, что там жарко будет и через пару недель начнутся

пыльные бури. И вот в бассейне вода градуса 22. Мы полезли купаться, а иракцы все выстроились и смотрели на нас как на ненормальных – в холодину купаются. Они еще в пальто кашемировых стояли».

Вспоминает советник начальника группы регламентных работ по самолету и двигателю майор Виктор Митус: «До войны наши экипажи самолеты на завод перегоняли. Приезжала бригада – специалисты и эки-

вый, но даже стал слегка потемневший. От аэродинамического нагрева в полете краска потемнела. Перекрашивать надо. А им надо было в определенные сроки самолет сдать – иначе премии лишились бы. Вот и спешили. Я там был три месяца, это был последний месяц и 30-е число. В 12-00 30-го числа каждого месяца у них финансовый месяц заканчивался. Не выполнили к этому времени работы, не сдали самолет, все – не уложились. И прогрессивки, и прочее долой. А там же гражданские рабочие... Т.е. надо было провести этот испытательный полет. А там же еще один самолет стоял».

Свои воспоминания продолжает штурман полковник Александр Шиховцев: «Мы когда первую пару пригнали (в Багдад, кажется). Там местный зашел (на «Боинге» летал), посмотрел и говорит: «Как вы на нем долетели-то сюда?» Летали мы с нулевым отклонением. Прямо на аэропорт выходили. Вот на аэропорт Анкара выходишь, высота 9000 м в их зоне через всю Турцию летели, никто претензий не предъявлял».

Надо отметить, что маршрут из Хаббани в Дягилево не всегда проходил через воздушное пространство Турции. До начала ирано-иракской войны, по крайней мере, один раз маршрут из Ирака в СССР проходил через воздушное пространство Ирана. При этом исходный пункт маршрута оставался прежним – Самарра. А далее самолеты проходили Мендели, Мелайер, Зенджан, Тебриз и далее на Тбилиси.

Свои воспоминания продолжает штурман полковник Александр Шиховцев: «Потом у нас перерыв был. Мы на испытателей переучивались, чтобы в Рязани экипажи можно подменять было. И вместо нас летал Витя Паленков. Они прилетели в Багдад и начали активные боевые действия с Ираном – они там окопы рыли у гостиницы, а потом их на автобусе через Сирию в порт. Потом на корабль и в Одессу».

Поскольку в Ираке в 1980–1984 годах проходили активные боевые действия с Ираном, то самолеты с ремонта возвращались иначе, чем обычно. Было принято решение, что самолеты из СССР будут забирать иракские летчики. Местом передачи самолетов иракской стороне был определен аэропорт Симферополь.

Вспоминает полковник Владимир Витязев: «По окончании программы переучивания иракским экипажам была поставлена задача – перегнать два боевых самолета в Ирак после ремонта на Рязанском авиационном заводе. Перегонка должна была осуществляться иракскими экипажами из Симферополя. На этот аэродром мы должны были предоставить самолеты своими экипажами».

Расчеты показали, что для перегонки самолетов из Симферополя до любого аэродрома на территории Ирака достаточно 22–24 тонн топлива. Однако иракцы потре-

бовали, чтобы заправка была не менее 40 тонн, без объяснения причин. Впоследствии мы поняли: вопреки плану полета, иракцы решили, что после выхода на турецкую береговую черту дальше идти на малых и предельно малых высотах и уйти под лепесток зоны обнаружения с территории Израиля.

ВПП, с которой должны были стартовать иракцы, была построена специально на периферии Симферопольского аэропорта для посадки нашего космического челнока «Буран». Длина полосы составляла более пяти километров. В стесненных условиях ландшафта Крыма, другое место для постройки ВПП было найти весьма затруднительно. В процессе пробега самолета после посадки можно было видеть поток автомобилей, который пронесся по автостраде Симферополь–Севастополь, проходившей под ВПП. Не ограниченные длиной полосы, иракские экипажи в последний раз потрепали мне нервы, производя отрыв самолетов на углах, значительно меньших от рекомендуемых. Слава нашей резиновой промышленности, прочность продукции которой превзошла все допустимые ожидания! Колеса тележек при таких скоростях отрыва самолета должны были разрушиться. Но их прочность оказалась на уровне нашего патриотизма.

На отходе, при прекращении связи, командир пары сказал: «До свиданья, спасибо, командыр!» Я, выдохнув всё скопившееся напряжение и глядя себе под ноги, произнёс: «Храни тебя судьба!»

Вспоминает подполковник Виктор Чернышев: «Как-то было, что мы до Симферополя гнали самолеты, а из Симферополя уже иракцы гнали к себе. И вот я сижу с их комэском. А за нами же КГБ следит. Я спросил, сколько комэска получает. Он ответил, что 700 фунтов английских, 600 долларов и своих динаров 1300, а живет на 800 динаров. И еще когда летают, то они за полеты получают».

В конце 1984 года последние самолеты передавали 30 декабря. Экипажи 290-го одрапа перегоняли самолеты четырем группами из авиаремонтного завода в городе Рязань в аэропорт Симферополь. Весь аэропорт был наводнен агентами КГБ, в задачу которых входило свести к минимуму общение между иракскими и советскими летчиками. Продолжает штурман полковник Александр Шиховцев: «В 1981–1984 годах иракцы стали самолеты гонять сами. Но как... Мы гнали пару до Симферополя (причем садилась в гражданском аэропорту). Аэропорт закрывали. Еще помню, мы садимся, рулим, а там толпа смотрит на пару размазанных самолетов. Выбежали. А там была какая-то дальняя недостроенная стоянка, и мы туда их загоняли».

«Доходило до абсурда, – вспоминает командир эскадрильи 290-го одрапа подполковник Александр Ерусенко. – Я встретил-

Полеты по приемке первого самолета в партии

Дата	Содержание	Время полета, часов-минут	Отказ	Метеоусловия, видимость (взлет/посадка)	Средства посадки
27-01-1980		0-40			ОСП
29-01-1980		0-40	АГД	2,5 км	
30-01-1980		0-40	Топливная автоматика	2,5 км	
31-01-1980		0-40	Двигатель	1 км	СП
				2,5 км	СП
02-02-1980		0-40		2,5 км	СП
				4 км	ОСП
03-02-1980	Облет			2,5 км	СП
05-02-1980		0-40	Закрылки	4 км	ОСП
				2,5 км	СП
07-02-1980		0-40	Двигатель на взлете	1 км	СП
				2,5 км	СП
09-02-1980		0-40	1 гидросистема	2,5 км	СП
				1 км	СП
10-02-1980		0-40	1 гидросистема	2,5 км	СП
				1 км	СП
11-02-1980		0-40	Закрылки	2,5 км	СП
				1 км	СП
13-02-1980		0-40		4 км	ОСП
				2,5 км	СП

Полеты по приемке второго самолета в партии

Дата	Время полета, часов-минут	Отказ	Метеоусловия, видимость (взлет/посадка)	Средства посадки
16-03-1980	0-40	1 гидросистема	Ветер слева 90 град, 12 м/с, 1 км	СП
			1 км	СП
17-03-1980	0-40	2 гидросистема	Ветер слева 90 град, 12 м/с, 1 км	СП
			1 км	СП
18-03-1980	0-40	Двигатель на взлете	Ветер слева 90 град, 11 м/с, 1 км	СП
			1 км	СП
19-03-1980	0-40	Топливная автосматика	1 км	СП
			2,5 км	СП
22-03-1980	0-40	Топливная автосматика	1 км	СП
			2,5 км	СП
23-03-1980	0-40	Выработка бака №1	4 км	ОСП
24-03-1980	0-40	ДТ-105А	2,5 км	СП
			1 км	СП
25-03-1980	0-40	2ДК-115	2,5 км	СП
			4 км	ОСП
26-03-1980	0-40	Двигатель в полете	Ветер слева 90 град, 2,5 км	СП
			12 м/с, 1 км	
29-03-1980	0-40	Закрылки	2,5 км	СП
			4 км	ОСП
30-03-1980	0-40	Закрылки	Ветер слева 90 град, 12 м/с, 2,5 км	СП
			4 км	ОСП
31-03-1980	0-40	Ниша бака №2	Ветер слева 90 град, 12 м/с, 2,5 км	СП
			4 км	ОСП
01-04-1980	0-40	1 гидросистема	2,5 км	СП
			4 км	ОСП
02-04-1980	0-40	1 и 2 гидросистемы	Ветер слева 90 град, 12 м/с, 2,5 км	СП
			4 км	ОСП
16-05-1980	Облет			
30-05-1980	Полет по кругу			
31-05-1980	Перелет			

ся в Симферополе с иракским летчиком, которого обучал в Зябровке. Еще перед перелетом в Симферополь я спросил у представителя особого отдела КГБ при 290-м одрап, можно ли общаться с иракцами. Тот, конечно, ответил утвердительно. И вот в Симферополе зашли со своим знакомым иракским летчиком в кафе, на втором этаже аэропорта, просто посидеть кофе выпить. Что там началось!.. КГБ переполошилось, фотографируют. Прилетаем из Симферополя назад, а в полк уже сообщили о том, что была встреча. Но поскольку я заранее об этом спрашивал, то на моей службе этот факт не отразился».

Своими воспоминаниями поделился и начальник ВОТП 290-го одрап майор Иван Гаврилович Хворост: «В Ирак летали через Турцию, и турки разрешение давали. Тоже они запрашивали: «Ваша принадлежность, какие единицы идут?» Всегда говорили: «Тип Н (т.е. Ту-16)». Пролет разрешали, и все. Вот три экипажа летали, и в первом экипаже вместо оператора обязательно переводчик военный летел. Он на английском осуществлял связь с землей над чужой территорией. Прилетали и там передавали технику. Она захе-лялась и хранилась в капонирах. Но там за машинами следили не так как у нас. У них там сильные бури песчаные. И такие, что иногда солнца не видно. Еще они были очень обеспокоены тем, чтобы им врага не подсунили. То есть за каждым нашим у них был приставлен иракский КГБист. В Хаббании казармы стояли за-консервированные с 1954 года. Мы приехали, и для нас открыли узел связи (мы должны были установить дальнюю связь с Москвой). Мы зашли туда, а там как будто вчера люди оттуда ушли. Чисто. Мы за 10 минут связь установили и доложили. А за нами шел транспортный самолет. Садился он в Тбилиси. Там таможенно проходили. Прием всегда устраивали иракцы в честь передачи техники из ремонта, но только для старших офицеров. Лично командир авиабазы принимал».

О техническом состоянии самолетов Ту-22, которые необходимо было перегонять в ремонт из Ливии и Ирака, можно судить по данным, собранным в трех таблицах, приведенных ниже. Они содержат даты полетов самолетов, выполняемых группой приемы перед тем, как будет принято решение о их перегоне на 360-й АРП. Кроме даты и длительности полета в таблицах указаны отказы авиационной техники, которые произошли в полете. Каждая из трех таблиц соответствует подготовке к перегону одного самолета и дает понимание о длительности этого процесса. Время в промежутках между очередными полетами затрачивалось на устранение отказов.

Данные, приведенные в таблицах, взяты из рабочей тетради подполковника Виктора Щербины.

Полеты по приемке третьего самолета в партии

Дата	Задание	Содержание	Время полета, часов-минут	Отказ	Метеоусловия, видимость (взлет/посадка)	Средства посадки
01-06-1980	№3	Полет в зону Круг	1-30 0-40	ДТ-105А 2ДК-115	4 км 2,5 км	ОСП
02-06-1980	№3	Полет по кругу	0-40	Заход без закрылков Закрылки 20 град	4 км 2,5 км	ОСП
03-06-1980	№3	Полет по кругу	0-40	ПО-1000	4 км	ОСП
04-06-1980	№3	Полет по кругу	0-40	Двигатель на взлете Двигатель на взлете ПО-1000	2,5 км СМУ, 1 км СМУ, 1 км	СП СП
05-06-1980	№3	Полет по кругу	0-40	1 и 2 гидросистемы	2,5 км 4 км	СП ОСП
06-06-1980	№3	Полет по кругу	0-40	1 и 2 гидросистемы Отказ АРК	2,5 км	СП
08-06-1980	№3	Полет по кругу	0-40	Двигатель на взлете	2,5 км 4 км	СП ОСП
09-06-1980	№3	Полет по кругу	0-40	Двигатель в полете	2,5 км 1 км	СП СП
11-06-1980	№3	Полет по кругу	0-40	Закрылки	2,5 км 1 км	СП СП

В этой партии был еще четвертый самолет, облет которого выполнял другой экипаж и потому он не попал в приведенные таблицы. Большое количество техники, отходящей в течение года в ремонт, говорит об интенсивном их использовании в боевых действиях на рубеже 70 – 80-х годов.

Особенности полетов в Ливию

Так же как и в Ирак, специально выделенные экипажи перегоняли Ту-22 между Ливией и СССР. Это были те же самые экипажи.

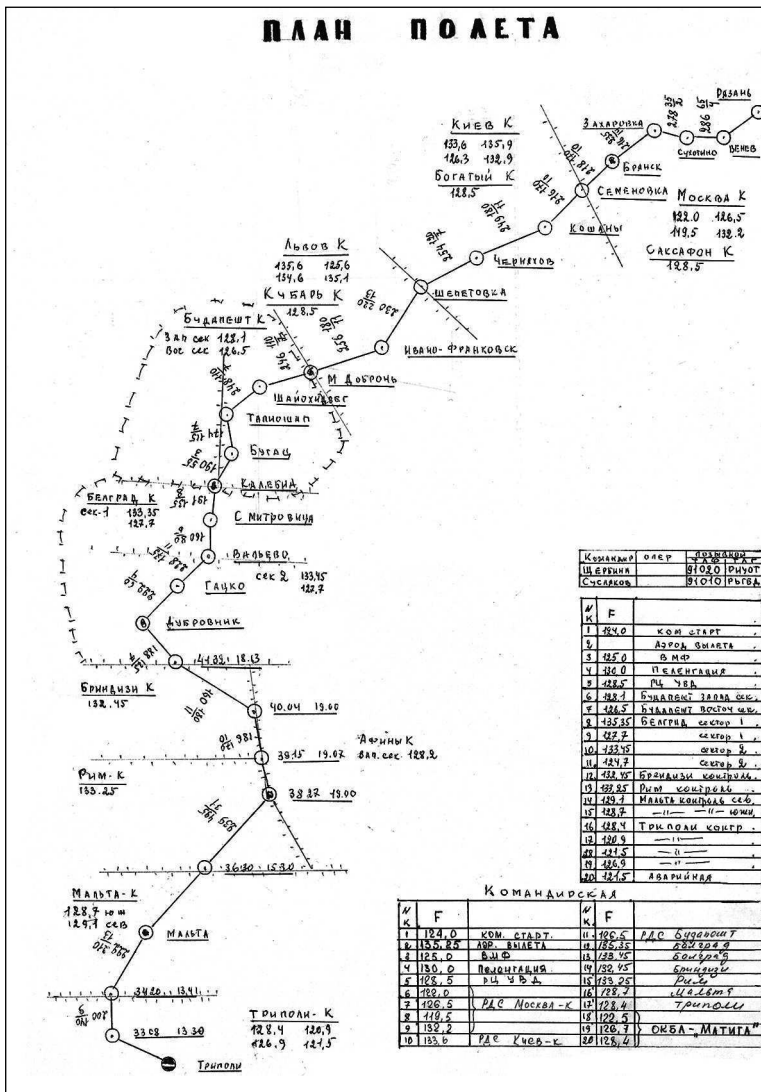
Надо сразу оговориться, что в отличие от перегонки в Ирак перегоны самолетов в Ливию выполнялись постоянно советскими экипажами.

Вспоминает штурман полковник Александр Шиховцев: «Прежде чем осуществить перегон, необходимо было получить разрешение на перелет. Процедура получения разрешения на перелет была стандартная. Перед полетом делается флайт-план на международный полет. Если мы вылетаем из Рязани, то подавался на РЦ Внуково. В этом документе оговорено время взлета, какая трасса, какая высота, скорость. И после взлета так и идешь – связался, замолчал, связался, замолчал. Естественно, что у меня были заготовки на связь на международном авиационном языке на английском. Там ничего сложного, в общем, нет. В позывных у нас был



Командир корабля Сусликов (справа) и штурман корабля Шиховцев (слева). Из архива А. Шиховцева

ПЛАН ПОЛЕТА



Коридор	ОЛЕР	ДОЗВАННЯ
ЩЕРБИНА	81020	РИПОТ
		81010
		РЯЗАНЬ

И	К	И	К
1	124.0	КОМ. СТАРТ	
2	125.0	АВРОН МАЛТА	
3	125.0	Ф.Ш.Ф	
4	130.0	ПЕЛЕНТАНИЯ	
5	128.5	П.Ч.У.В.А.	
6	128.5	БУДАПЕШТ ВОСТОЧ. ЧЕР.	
7	133.5	БЕЛГРАД СЕКТОР 1	
8	127.7	—	
9	133.5	СЕКТОР 2	
10	124.7	СЕКТОР 3	
11	127.0	БРЯНСК КОНТРОЛЬ	
12	128.5	РИМ КОНТРОЛЬ	
13	128.7	МАЛТА КОНТРОЛЬ СЕВ.	
14	128.7	—	
15	128.7	—	
16	128.7	ТРИПОЛИ КОНТР.	
17	128.7	—	
18	127.5	—	
19	127.5	—	
20	127.5	—	
21	127.5	—	
22	127.5	—	
23	127.5	—	
24	127.5	—	
25	127.5	—	
26	127.5	—	
27	127.5	—	
28	127.5	—	
29	127.5	—	
30	127.5	—	

КОМАНДИРСКАЯ			
И	К	И	К
1	124.0	КОМ. СТАРТ	
2	125.0	АВРОН МАЛТА	ПРС БУДАПЕШТ
3	125.0	Ф.Ш.Ф	ПРС РИПОТ
4	130.0	ПЕЛЕНТАНИЯ	ПРС МАЛТА
5	128.5	П.Ч.У.В.А.	ПРС МАЛТА
6	128.5	ПРС МОСКВА-К	ПРС МАЛТА
7	128.5	ПРС МОСКВА-К	ПРС МАЛТА
8	128.5	ПРС МОСКВА-К	ПРС МАЛТА
9	128.5	ПРС МОСКВА-К	ПРС МАЛТА
10	128.5	ПРС МОСКВА-К	ПРС МАЛТА
11	128.5	ПРС МОСКВА-К	ПРС МАЛТА
12	128.5	ПРС МОСКВА-К	ПРС МАЛТА
13	128.5	ПРС МОСКВА-К	ПРС МАЛТА
14	128.5	ПРС МОСКВА-К	ПРС МАЛТА
15	128.5	ПРС МОСКВА-К	ПРС МАЛТА
16	128.5	ПРС МОСКВА-К	ПРС МАЛТА
17	128.5	ПРС МОСКВА-К	ПРС МАЛТА
18	128.5	ПРС МОСКВА-К	ПРС МАЛТА
19	128.5	ПРС МОСКВА-К	ПРС МАЛТА
20	128.5	ПРС МОСКВА-К	ПРС МАЛТА

План полета самолета Ту-22 после ремонта по маршруту Рязань – Триполи. Из архива В.Щербины

«Turollevtwenty-two» или иногда они говорили «Turollev-two», они высоту эшелона редко меняли. Если из Триполи взлетали, то там подавали флайт-план. Там особенность была такая, что мы сразу с полным полетным весом (на 4,5 часа заправка), ну максимум 6300 мы могли набрать, поэтому мы сами запрашивали первый эшелон 6000 (т.е. запрашивали соответствующий номер эшелона). И естественно, все это выдерживалось. Эшелонирование в то время у нас было 150 м, а у них на Западе было 50 м. И вот летишь и смотришь, как то тут, то там шныряют самолеты. Интересно было. Но самое интересное было, конечно, что мы туда летали по международным трассам (какая у нас система подготовки была), имея в качестве основной навигационной системы КС-6А, мозги и секундомер, и РЛС «Рубин» как вспомогательное средство самолетовождения. Не было никаких АДНС и БЦВМ.

Когда в Ливию перегоняли с АРП, то с Рязани взлетали, выходили на привод на створ и далее шли по международной трассе. Маршрут на Борисполь – Львов – Будапешт – Дубровник – траверз 42 км между Италией и Албанией, потом вправо обходили всю Италию с юга, выходили на Мальту и с Мальты летели на Триполи. Такой полет занимал 4 часа плюс-минус 20–30 минут. На тех широтах тропосфера выше и в зависимости от направления ветра мы быстрее или медленнее летели. Много неудобств создавали грозы, доходившие там по высоте до 13 000 м. Правда, надо сказать, что когда идешь в Ливию, то самолет облетан, движки новые, и грозы можно даже верхом обходить. А когда в Рязань в ремонт перегоняли, то и на одном двигателе, бывало летели, и течь была. И иногда поэтому приходилось слева-справа грозы обходить.

Кроме основного, у нас был один маршрут запасной. Не через Турцию, как иракский маршрут, а через Грецию в Триполи. Из Триполи мы уходили вправо на Кипр. Ну как на Кипр, на Никосию и через Грецию туда опять домой, в Черное море. Мы в Триполи жили чаще всего в гостинице Бабэль Бахар – Ворота в море. Рядом с Матигой. Бассейн там был. Бывало, что долго флайт-план не могли получить. Не пропускали – из-за учений 6-го флота США. Поэтому в Триполи рису с бараниной мы наелись на всю жизнь.

Летали всегда парами. Одиночная перегонка самолетов в тот период была запрещена. И инструктаж был такой: при любой неисправности посадка только парой. Одного не оставлять. Везде. Мы забирали самолеты всегда из Майтиги. С переносом базы Ту-22 в глубь территории Ливии самолеты на обратном пути из Рязани делали промежуточную посадку в городе Бенгази на берегу Средиземного моря либо в Майтиге. Когда мы там были, температура была +56,5 град. А климат там был резко континентальный – днем очень жарко, а ночью довольно холодно. Хоть куртку одевай. Мы взлетали в 3-40 – 4-00 утра. Пока температура позволяла с полным полетным весом взлететь. Сколько раз взлетали и на облете пробежку делали, секундомер запускали – не было. Заход был нормальный там. У нас угол наклона глассады 2 градуса 41 секунда был. А у них 1 градус 50 секунд. Более пологая была глассада – место позволяло. И со стороны моря через порт заход был отличный.

При перегоне в Рязань один раз даже в Зябровке садиться пришлось. Вылетели с Триполи, прошли Будапешт – смотрю, топливо не совпадает. Предупредил командира. Потом подходим к границе, к Львову, а на борту вместо 19 т топлива всего 9 т. Этого количества до Рязани мало. Чтобы долететь, минимально требовалось 10–10,5 тонн. Поэтому приняли решение

Расчет полета на „14“ января 1982 г. 197 года

Восход солнца _____ час. _____ мин.
 Заход солнца _____ час. _____ мин.
 Темнота _____ час. _____ мин.

Имя	Экспед.	Маршрут	Программа		Время		Высота		Скорость		Дальность		Положение		Продолж.
			РАЗД	МЗ	В	М	В	М	В	М	В	М	В	М	
		Н	8:40	8:40	8:40	8:40	8:40	8:40	8:40	8:40	8:40	8:40	8:40	8:40	
		S	6:5	47	12:4	170	175	170	170	170	170	170	170	170	
		±	19/14	4	3	13	10	14	10	8	15	11	7	7	
		Ук	0.19	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	4.17
		ЩЕ РБИНА	11.03	11.22	11.26	11.29	11.32	11.35	11.38	11.41	11.44	11.47	11.50	11.53	4.15
		СУХАЯКОВ	9:00	9:19	9:23	9:26	9:28	9:28	9:28	10.02	10.16	10.22			
		ВЗЛЕТНЫМЫ - 400 x 4500													
		ПОСАДОЧНЫМЫ - 300 x 4000													
		ИНТЕРВАЛ В ПАРЕ :													
		ПМУ - 45", СМУ - 2 мин.													

Расчет полета на 14 января 1982 года по маршруту Рязань – Триполи. Выполняют два экипажа – Щербина и Сусяков. В тот период перегонку делали только парами. Интервалы в ПМУ были 15 секунд, в СМУ – 2 минуты. Из архива А. Шиховцева

вулкан какой-то извергался и дым из него поднимался до высоты 8000 м примерно. Мы, когда грозу обходили, все это видели. И Мальту, и вулкан этот на берегу Италии справа. Эта пара F-104 отвалила тихо и спокойно. Мы когда на круг в Майтиге заходили, наши с КДП спрашивают:

-Что вы там натворили?!

Мы говорим:

- Да вроде ничего.

Мы сели, а нас уже ждут. Нас вызвала с себе, как я понимаю, их служба безопасности. Они вопрос:

- Где вы летели?

Мы карты достаём – два штурмана, и рассказываем маршрут. Летели-то одинаково, и Шукшин Валерий Степанович в тот период начальник отдела боевой подготовки ДА, и в тот момент, находившийся на Майтиге, тоже на нашу сторону встал. Плюс к тому у нас ФАРМ работал – объективный контроль. Самолет был с завода – все работало «по нулям». РЛС работала и ФАРМ на двадцать оборотов в автомате. Там все заснято было – где шли. Не придерешься. ФАРМ можно выставлять в режим «Автомат», и тот делает снимок через определенное число качаний антенны РЛС. Двадцать оборотов (качаний) делает – снимок, еще 20 оборотов – еще снимок. Если бы еще, когда в Союз летели, это произошло, то тогда ни черта не работало. А так у нас все прекрасно работало и весь маршрут мы засняли. А мы специально это делали – нас учили так. Штурман ДА был Константин Чибисов. Он рассказывал все, что и как надо делать. А снимки ФАРМ всегда и так забирали, смотрели, что там и как. Считали что это все равно разведка. Флот США в Средиземном море постоянно был, и наши в Триполи постоянно сидели, разведка морская и подлодки, и корабли. Мы когда как-то сидели в Триполи долго, то там ребята из Североморска были – они ночью летали. Ставили буи там и подлодки искали.

Когда мы летали над морем, то связь вели на Третьем канале с моряками. И позывной был у них – «Красный Кавказ». «Красный Кавказ» – советский большой противолодочный корабль. Он входил в состав 5-й оперативной эскадры (с 1986 г. –

флотилии). Эскадра в этот период находилась в оперативном управлении Черноморского флота. Как-то наш оператор там чего-то долбил, так меня командир переключил, и я вел внешнюю связь.

Докладываем нашим морякам – экипаж такой-то, скорость такая-то, высота такая-то, а тот, после того как я закончил и просит: «Ну, поговори еще». Это был наш корабль, который выполнял в этой части Мирового океана еще и функции ПСС. Там нашей авиации в Средиземном море было много, кто-то с Африки перелетал, кто-то в Африку и т.д. и т.п. И моряки наши на корабле дежурили на 3-м канале как ПСС. Заходишь в зону с ними связываешься. И они там уже следят за нами на всякий случай».

Качество ремонта Ту-22 не всегда соответствовало требованиям заказчика. Вспоминает штурман полковник Александр Шиховцев: «Мы один раз пригнали пару в Триполи, и ливийцы ее у нас долго не принимали, потому что кое-где краска облезла (плохо покрашен был). Так с Союза Ан-12 пришел с малярами и краской, и они перекрашивали самолет. Конечно, при приемке иногда и допущения были на то, что не влияло на безопасность, то, естественно, сквозь пальцы смотрели. А инженеры наши были умнички, тоже их, конечно, отбирали. Они все понимали и перед вылетом говорили: «Обратите внимание, может быть то-то или то-то». Те не только оценивали состояние машины, но и прогнозировали ее поведение в полете. И, как правило, как говорили, так оно и было.

Подготовили самолет в течение месяца плюс-минус несколько дней и потом его облетывали. Если облет был неудачный, то устраняли и еще раз облетывали. И после этого домой летели. Напрямую в Рязань. Как правило, в Рязани и садились. Потом был случай, когда пару уже приняла, месяц прошел, не выпускают, потом опять не выпускают. А в Триполи, пока мы там ждали вылета, закончился контракт на гостиницу, и нас переселили в другую. А температура поднялась под 50 град. С, а в городе еще больше. А кондиционеров в новой гостинице нет. Ночь не спим, натерпелись. И вот как-то вечером приходят и говорят, летим

домой Аэрофлотом. Все собрали шмотки, поехали в «Триполи интернейшенел» и улетели. Два экипажа: Павлов и Щербина. И вот мы приехали в аэропорт Триполи, улетели сели в Шереметьево, проходим таможенно, проходим границу, и нас арестовывают. Все 6 человек. И мы у пограничников арестованные сидим. Что такое? Оказывается, визу, что мы оттуда улетели, не закрыли. Не знаю, как это произошло, но так... мы там сидели часов 8, пока не разобрались, позвонили в ГШ в 10ГУМО и нас тогда выпустили. А рейс был через Вену Шварцвальд и на Москву. В Вене мы были минут 40–50. Это где-то сразу после южнокорейского самолета было. Наконец взлетели, я начал дремать. Потом смотрю должны по времени быть в Москве, а мы над морем каким-то. Заходим на посадку. Что такое? Оказывается, мы садимся в Риге в аэропорту Румбуле. Это был 1984 год. А так как рейс международный, то нас там всех окружили около самолета автоматчики. А оказалось, что когда мы из Вены взлетели, то прошла информация, что на борту бомба, и нас на ближайший аэродром в Ригу и посадили. Потом нас по одному выпускали, мы брали свои чемоданы, и нас проверяли и потом отпускали дальше. Из Москвы пришел новый борт, и мы на новом борту в Москву полетели, а первый борт остался наверху. А мы же собились лететь на своих самолетах, и у нас комбинезоны, ножи. И мы в один дипломат их сложили и к командиру в кабину сдали».

О командировке в Ливию в период 1983–1984 годов вспоминает заместитель начальника отдела БП 46 ВА ВГК полковник Владимир Витязев:

«Мне было приказано возглавить группу руководства и обеспечения перелетов из Рязани в Ливию и обратно. В процессе этих командировок нам пришлось столкнуться с рядом неординарных ситуаций.

Маршрут перелета проходил через территорию Румынии, Югославии, с выходом в акваторию Адриатического моря и далее через Мальту – на Триполи. После Югославии нас практически постоянно сопровождали истребители НАТО. Перед выходом на траверз Албании наши экипажи неоднократно предупреждали на чистейшем русском языке (вся связь с РДС пролетаемых государств велась на английском), чтобы мы держались как можно ближе к итальянским берегам и, во избежание неприятностей, не приближались к границам Албании. Очевидно, это было связано с теми взаимоотношениями, которые установила Албания с соседними странами. Однако наши экипажи (как это показали средства объективного контроля) строго придерживались установленных коридоров в соответствии с заявленными планами полетов.

Не предполагал, что ливийская земля встретит так недружелюбно. При заходе на

посадку второй экипаж на дальности 8–10 километров от ВПП допустил отклонение вправо на 200 метров, что вполне укладывается в нормативные рамки. Однако в связи с тем, что на этом удалении справа находится резиденция главы государства Муамара Каддафи, реакция стражей порядка была схожа с настоящей паникой. Мне прямым текстом было заявлено, что отклонение произошло не случайно, а намеренно, с целью производства радиолокационной разведки и фотографирования особо важного объекта. Все наши доводы о том, что фотографирование экрана бортовой РЛС при полете на такой высоте совершенно бессмысленно, ни к чему не привели. А когда сняли и проявили пленку ФАРМ и обнаружили, что на ней имеются только кадры фотоконтроля маршрута от взлета до дальности 200–250 километров от аэродрома взлета, нас обвинили в преднамеренном обрыве и преднамеренном уничтожении фотопленки, на которой зафиксирован конечный этап полета. К делу подключились представители спецслужб Ливии, которые недвусмысленно давали понять, к каким последствиям приведет дальнейшее расследование этого случая.

Разговоры между арабами я понимал довольно сносно. Во всяком случае, смысл их мне был понятен в той или иной мере. Этому помогло относительно длительное общение с ними в летном центре в Зябровке, а также то, что я долгое время проживал в Средней Азии, в Ташкенте. Обучался и окончил семилетку в узбекской школе. В аттестате об окончании семилетнего образования у меня значилась успеваемость: – по родному (то бишь узбекскому языку) – «отлично»; – по иностранному (английский) – «хорошо»; – по второму иностранному (русскому) – «удовлетворительно». Узбекский сродни арабскому, и я достаточно быстро адаптировался к разговорной речи арабов, особенно в случаях стрессовых ситуаций и применения ими авиационной терминологии.

Я, таким образом, понимал, чем грозит экипажу этот случай. И не давала покоя мысль о том, как получилось так, что исчезла часть пленки из кассеты? И тут я подумал, что в фотоаппарате находилась не рабочая кассета, а так называемый «пробник», с помощью которого заводские специалисты проверяли работоспособность фотоаппарата. Значит, рабочая кассета должна находиться в кабине штурмана, который должен был перед вылетом заметить ею пробную кассету, но не сделал этого.

Через переводчика я обратился к представителям принимающей стороны и сказал им о своем предположении. Они немедленно вызвали микроавтобус. Несколько арабов, я, штурман нашей группы и наш экипаж немедленно отправились на

При перегонке Ту-22 из ремонта в Ливию вблизи Апеннинского полуострова самолеты всегда сопровождали истребители итальянских ВВС. Из архива Дэвида Ценциотти



стоянку. Хорошо, что входные люки самолета были опечатаны представителями арабов с момента постановки самолета на стоянку. Кассета действительно была обнаружена в кабине штурмана самолета и, когда она была проявлена, пленка в ней оказалась не экспонированной. Напряжение несколько сгладилось. И тем не менее последовали визиты с объяснениями и к командованию ливийской стороны, и к нашему представительству на авиабазе, и в наше посольство. Перед ливийцами мы взяли вину на себя, объяснив всё нерадивостью штурмана самолета, и пообещали, что после возвращения в Союз к нему будут приняты соответствующие меры.

На этом инцидент был исчерпан, хотя неприятный осадок на душе у меня остался».

В марте–апреле 1984 года полковник Владимир Витязев руководил группой, которая забирала самолеты из Ливии в Рязань на ремонт. Вот как он вспоминает об этом: «Самолеты, которые мы пригнали в Ливию, были поставлены на стоянку рядом с самолетами, которые нам предстояло перегнать для ремонта и доработок на Рязанский авиазавод. По сравнению с ними пригнанные нами казались красавцами. Те, которые нам предстояло перегнать от арабов, были в ужасном состоянии. По всему было видно, что эксплуатировались они без всякого соблюдения каких-либо норм и правил. Это было видно и по внешнему виду, и по состоянию отдельных узлов и агрегатов – чувствовалось безответственное отношение к содержанию и эксплуатации. Достаточно сказать, что створки шасси передней ноги были привязаны простой проволокой. Поэтому я принял решение, чтобы при подготовке самолетов к перелету привлекались бы только

наши специалисты с двойным, тройным контролем качества исполнения всех работ, а после их окончания произвести облет этих самолетов в районе аэродрома нашими экипажами.

Время облета определили арабы, и когда я прибыл на КДП для руководства полетами наших самолетов, я был повергнут в шок той обстановкой, которая здесь царила. В воздухе помимо нашей пары находились французские истребители, разнотипные арабские самолеты, а на подходе к аэродрому находилась пара транспортных самолетов. Всё было бы ничего, если бы этими самолетами управлял один руководитель полетов. Но этих руководителей было три, и управляли они только своими бортами, причем на трех языках – на арабском, французском, английском. Я был четвертым со своим русским с узбекским акцентом. Какой экипаж, на каком эшелоне – об этом можно было только догадываться. Поэтому своей основной задачей я считал не допустить схождения своих засветок на экране диспетчерского локатора с чужими. Это надо было добиваться вне зависимости от занимаемых самолетами эшелонов. Когда мои экипажи благополучно произвели посадку, я, покидая КДП, с облегчением вздохнул и подумал – теперь пусть летают и руководят, как хотят. Всю дорогу с аэродрома в ушах стоял шум и гвалт, которые были на КДП во время этого руководства.

После подготовки самолетов был определен день перелета из Ливии. Заявки на перелет были отправлены в соответствии с существующим регламентом. Однако меня продолжали преследовать неожиданности. После взлета нашей пары, когда я был уже готов уйти с КДП и взлететь вслед за ней на транспортном самолете вместе с груп-

пой руководства и инженерно-техническим составом, последовал доклад ведущего пары о том, что радиодиспетчерская служба Мальты запретила пролет через её зону РДС. Это было совершенно неожиданно: до момента взлета были получены разрешения со всех территорий. Я потребовал повторно запросить разрешение на пролет зоны Мальты, на что последовал категорический отказ. Мне ничего не оставалось делать, как дать команду экипажам на возвращение в Триполи. Реакция ливийцев оказалась взрывной. Они впрямую начали заявлять, что Мальта – это ничто, что обращать внимание на её запрет не стоит, и если нужно, то уже завтра они могут притянуть этот островок на аркане к своим берегам. Я ответил, что вот когда притяните, то разговор будет другим, а пока Мальта – это суверенное государство и оно вправе принимать такие решения.

С моим решением, видимо скрипя зубами, они согласились, самолеты вернулись и произвели посадку в Триполи. Я дал команду инженерно-техническому составу разгрузить из транспортного самолета всё необходимое и приступить к повторной подготовке к перелету на следующий день. Хотя, откровенно говоря, сомневался, что за оставшееся время заявки могут пройти по заявленному маршруту. Не исключаю вероятности того, что только вмешательство нашего центрального командного пункта повлияло на сроки прохождения заявок. Ибо на следующее утро мы благополучно покинули «гостеприимную» Ливию и убыли домой.

Когда, по докладу штурмана Ан-12, мы пересекли границу СССР, в герметичном отсеке самолета начался настоящий бедлам – настолько все были рады, что мы наконец-то оказались дома. Невообразимые проявления наших чувств долго не мог взять в толк выглянувший из пилотской кабины радист, не понимая, что случилось. Мы только отмахивались руками, давая понять, что всё в порядке, аварийной ситуации нет.

После посадки для таможенного досмотра в Киевском аэропорту я разрешил группе руководства прием фронтовых ста

граммов. Впечатлений от этой командировки хватило надолго.

Закончив эту командировку, я по состоянию здоровья вынужден был уйти с летной работы. Принял предложение перейти на должность заместителя начальника штаба 46 ВА ВГК (СН) по боевому управлению. Пробыв в этой должности полтора года, я окончательно понял, что без штурвала в руках моя дальнейшая служба в авиации перестала меня удовлетворять. Поэтому в июле 1985 года по моей просьбе и в связи с состоянием моего здоровья я распрощался с армией».

Исходя из таблицы (см. на с. 54) видно, что в первую половину 80-х годов ремонт в АРП проходили четыре самолета в течение года. Их перегоняли туда и обратно двумя партиями.

Ситуация с перегонами в Ливию изменилась со второй половины 80-х годов. С этого времени стали выполнять перегоны не парами, как ранее, а по одному самолету. В состав экипажа при этом входил бортовой переводчик. В 1986 году в перегоне даже участвовал начальник бюро переводов УАЦ в Зябровке майор Минин. Как вспоминает старший переводчик УАЦ майор Леонид Вылегжанин: «Отличился в летном деле начальник бюро переводов майор Минин. Почти без какой-либо особой предварительной подготовки он на месте оператора совершил полет в Ливию, обеспечивая связь и радиообмен при перегоне самолета Ту-22 после заводского ремонта. Майор Минин в полетные дни УАЦ всегда работал на КДП, поэтому у него был достаточный опыт радиообмена. Авторитет бюро переводов УАЦ и без того высокий после этого еще больше укрепился».

После этого в экипаж, перегонявший самолеты в Ливию, входил бортовой военный переводчик Станислав Васильевич Мезенцев. Вот что он вспоминает о полетах: «Я служил в 8 адОН, и там было бюро переводов. И вот в бюро переводов я и служил. Там же, где и Прядко. И это уже была финальная часть перегонок, доставшаяся мне от него «по наследству». А первый, по-моему, был Никулин Игорь Николаевич. Если не изменяем мне память, по-моему, пять-

Таблица состояния авиатехники на 1 октября 1986 года

№ п/п	Зав. № самолета	Дата ремонта в АРП	Примечание
1	1503	27-11-1981	Перегоняли одновременно
2	?	??-??- 1981	
1982			
3	2605	18-06-1982	Перегоняли одновременно
4	?	??-??-1982	
5	6205	06-08-1982	Перегоняли одновременно
6	2401	29-09-1982	
1983			
7	2002	02-03-1983	Перегоняли одновременно
8	6401	24-03-1983	
9	1103	24-06-1983	Перегоняли одновременно
10	2403	25-05-1983	