

45-Й ГОДОВЩИНЕ 136 АВИАЦИОННОГО ПОЛКА ИСТРЕБИТЕЛЕЙ
БОМБАРДИРОВЩИКОВ ПОСВЯЩАЕТСЯ...

Город Чирчик

в/ч 23340

**136 апиб - НИКТО НЕ ЗАБЫТ,
НИЧТО НЕ ЗАБЫТО!**



136 авиационный полк истребителей бомбардировщиков –
самый боевой полк в период 1979-1987 г.г.



**...Мы взлетали как утки с раскисших полей:
Двадцать вылетов в сутки — куда веселей!
Мы смеялись, с парилкой туман перепутав.
И в простор набивались мы до тесноты...**

/В. Высоцкий/

Дорогие ветераны, 136 авиационного полка истребителей бомбардировщиков!

Поздравляю Вас со знаменательной датой - 45-летием со дня образования полка!

20 декабря 1971 г. не далеко от г. Ташкент в г. Чирчик был образован 136 авиационный полк истребителей бомбардировщиков, войсковая часть 23340. Местом базирования полка был определён аэродром Чирчик позывной «Дворовый».

В конце 1979 года в связи с вводом в Афганистан ограниченного контингента советских войск возникла необходимость его авиационной поддержки. Таким образом, время выбрало Нас и Мы с достоинством и честью выполняли задачи в небе Афганистана с 1980 года по 1989 год.

Наш полк сыграл исключительно значимую роль в истории отечественной военной авиации, выполнив свыше 22 тысяч боевых вылетов, полк стал школой для подготовки боевых лётчиков многих авиационных частей.

Личному составу полка приходилось обеспечивать и выполнять боевые вылеты с разных аэродромов в условиях, быстро меняющейся боевой обстановки, отсутствия необходимого времени на подготовку, при ограниченном материально-техническом обеспечении в жару и холод.

С аэродромов Какайты, Кандагар, Баграм, Шиндант, Кабул, Мары полк участвовал во многих операциях, в том числе в районе Пандшерского ущелья, городов Джелалабада, Файзабада, Герата и Мазари-Шерифа. С аэродрома Калай-Мор полк обеспечивал вывод ограниченного контингента советских войск из Афганистана до февраля 1980 года.

За проявленное мужество, героизм и отвагу многие офицеры и прапорщики награждены боевыми наградами, а полку был вручён Вымпел Министра обороны.

При выполнении воинского долга в Афганистане погибли майор В. Гавриков, старший лейтенант И. Хлебников, капитан В. Ластухин, капитан В. Федин, прапорщик А. Бочарников. Вечная им память.

Боевой опыт Нашего полка бесценен для нынешнего поколения авиаторов, которые в настоящее время выполняют боевые задачи.

В этот знаменательный день желаем Вам крепкого здоровья и благополучия

**Поздравляю Вас с 45 – годовщиной Нашего легендарного полка,
будьте живы и счастливы!**

Командир 136 апиб полковник

В.А. Истомин

ИСТОРИЯ ВКРАТЦЕ...

В соответствии с «Историческим формуляром части» 136 апиб (в/ч 23340) был сформирован и введен в состав ВВС ТуркВО в 1971 году.

Местом базирования был определен аэродром «Чирчик» (г. Чирчик УзССР, позывной «Дворовый»). День части - 20 декабря. Изначально на вооружении полка находились самолеты МиГ-17, но затем году в 72-73, полк был перевооружен на самолеты МиГ-21 ПФМ. На этих самолетах 136 апиб пролетал до 1980 года, когда в связи с вводом войск в ДРА было принято решение перевооружить полк на самолеты МиГ-21 СМ, имеющих 4 точки подвески боеприпасов вместо 2 на ПФМ. Переучивание началось в январе-феврале 80 г. поэскадрильно, т.к. почти две эскадрильи на ПФМ (исключая молодых летчиков) находились уже на территории ДРА.



Вообще для 136 апиб все началось 11 декабря 1979 года, когда полк был поднят по тревоге и перелетел на аэр. Кокайты. 27 декабря 1979 года полк совершил свои первые боевые вылеты на прикрытие вводимых через Термез войск. 2 января 1980 года (должны были 31 декабря 1979 г., но не было погоды) 1 аэ на МиГ-21 ПФМ перебазировалась на аэр. Кандагар. Позже, в январе-феврале 80 г., на аэр. Баграм и Кабул были перебазированы часть 2 и 3 аэ тоже на ПФМ. Боевой состав этих групп менялся, т.к. они периодически кочевали по этим аэродромам. Переучивание полка с самолетов МиГ-21 СМ на самолеты Су-17 м3 (!!!, номера желтые без канта) началось в феврале 1981 года (опять же поэскадрильно) и с марта 1982 года по май 1983 полк составом одной аэ уже сидел в Кандагаре. В состав 34 адиб полк вошел в 1983 году (месяц и номер вч не помню). В ноябре 1986 года полк в третий раз был перебазирован на территорию РА (аэр. Шинданд) и полностью был выведен только в январе 1988 года. Кроме того, между этими залетами непосредственно на территорию РА, 136 апиб выполнял боевые задачи с приграничных аэродромов Кокайты и Кала-и-Мор.

136 апиб НЕ ЗАБЫТ, ЖИВЕТ И БУДЕТ ЖИТЬ В НАШИХ СЕРДЦАХ ВЕЧНО...

БОЕВОЙ ПУТЬ

"Смелый, единственно верный, единственно мудрый шаг, предпринятый в отношении Афганистана, с удовлетворением был воспринят каждым советским человеком"

/Политбюро ЦК КПСС/

За период боевых действий с декабря 1979 г. по январь 1989 г. 136 апиб выполнил 17 500 боевых вылетов...

«Для авиаторов 136-го апиб участие в афганских событиях началось еще при нахождении на своем аэродроме. Вскоре после апрельской революции 1978 года в Кабуле полк несколько раз поднимали по тревоге, на случай непредвиденного развития событий перебазировавшись то в Кокаиты к самой границе, то неделями дежуря в Мары по соседству с тамошними коллегами из 217-го апиб.

/В. Маковский/



«С аэродрома Кокаиты 27 декабря 1979 года мы летали в первый раз на территорию ДРА, всех не перечислю, но были в том составе старший штурман полка Степанов А., ком. АЭ Лысков. В. М., Зузов. В. А., зам. ком. аз Фефилов. С. Б., я и Саня Бобков. Всех глазастее оказался В. М. Лысков, он нашел упавший Ми-8 и видел как с него тащили топливный бак. Разрешение на применение БП не было. Первый удар нанесли Зузов. В. А., Фефилов. С. Б. и я с Бобом с применением НАР на Талукане.

Покойный Валерий Александрович не промахнулся, да и у нас была хорошая подготовка. Ответили достойно за тех ребят, которых привезли из долины Доши после перехода границы с 25 на 26 декабря 1979 года.»

/ А. Мухин/

Декабрь 1979 года

Согласно директиве Минобороны и Генштаба № 312/12/001, направленной в войска 24 декабря 1979 года.

Командир полка полковник Виктор Сикорский и сам оставался в неведении о планах командования (по крайней мере, о направлении в Афганистан речь не заходила). Тем не менее, приведение полка в повышенную боевую готовность и смена места базирования начали отрабатываться еще за две недели до начала событий. Очередная тревога была объявлена ранним утром 11 декабря 1979 года.

«Отцы-командиры и сами толком не относились к задаче как к боевой»...



27 декабря 1979 составом звена п/и-ка Зулова В.А. 3 АЭ выполнила первые боевые вылеты под Ташкурган с применением С-5.



Из нашего чирчикского полка первыми подняли пару командира звена капитана Александра Мухина, находившегося в готовности № 1 у своего самолета. За ним вылетела группа руководства. Азарт был велик, всем хотелось повоевать, отметиться в деле. Возвратившись, командиры сразу меняли самолет, пересаживаясь в ожидавшие подготовленные истребители. Остальным приходилось довольствоваться тем, что сидели в кабинах в готовности, ожидая очереди. Прилетали возбужденные, рассказывали: прямо как в кино про Чапаева, стреляли НУРСами из блоков УБ-32 по толпе кавалерии и пеших душманов, практически на открытой местности. Нарубили они тогда порядочно

/командир звена Вячеслав Таштамышев/

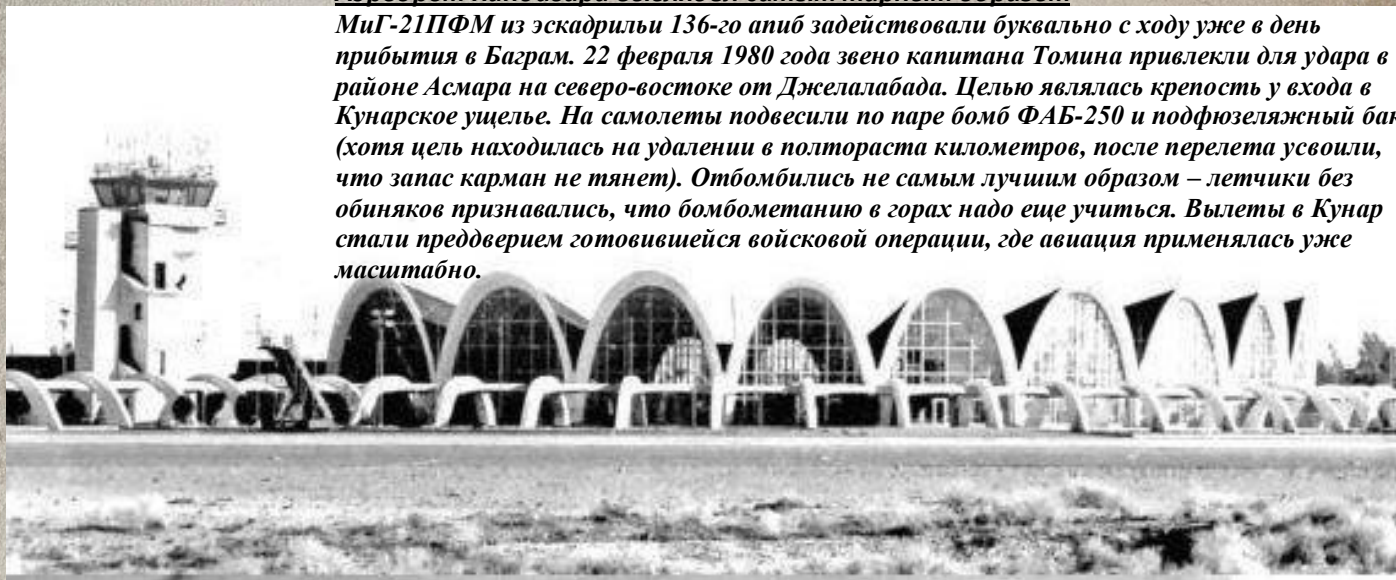
9 января прикрывали очередную колонну из Термеза на Файзабад. Шел мотострелковый полк, с грузовиками с головы и хвоста прикрытыми "броней". Колонна прошла Талукан и направлялась в сторону Кишима. Растянувшись, колонна образовала зазор в километр, где не было ни "брони", ни огневых средств. Туда и ударили мятежники. Они тогда уже умели воевать, хоть и выглядели диковато – на лошадях, с допотопными берданками. Потери в колонне были очень большими, 42 убитых. На помощь вызвали авиацию. Сначала поднялись экипажи кокайтинского полка, но их замполит сразу отметился – отработал по отставшим машинам колонны. К тому же попал удачно, сколько-то душ записано на его совести.

1980 год Летняя операция советских и афганских частей 1980 года в Луркохе продолжалась более четырех недель с каждодневными налетами авиации.

В начале января первую эскадрилью во главе с зам. командира полка подполковником В.П. Монаховым отправили усилить ВВС 40-й армии, перебросив в Кандагар на юг Афганистана. Вторую вернули домой в Чирчик переучиваться на самолет поновее – МиГ-21СМ. А нашу третью оставили в Кокайтах – продолжать работу по северу Афганистана. Но оставаться там случилось недолго, меньше месяца. Аккурат в канун Дня Советской Армии 23 февраля готовились к празднованию, отправившись на базар для закупок, когда на рынке появляется "газик" командира, и комэск Зузлов со страшными глазами командует: "Бегом в машину, летим в Баграм!" Все удивились: "Командир, посмотри на небо – какой Баграм при такой погоде?" – "Скорей, это боевой приказ, выполнять немедленно, иначе трибунал!"

Аэродром Кандагара выглядел самым мирным образом

МиГ-21ПФМ из эскадрильи 136-го апиб задействовали буквально с ходу уже в день прибытия в Баграм. 22 февраля 1980 года звено капитана Томина привлекли для удара в районе Асмара на северо-востоке от Джелалабада. Целью являлась крепость у входа в Кунарское ущелье. На самолеты подвесили по паре бомб ФАБ-250 и подфюзеляжный бак (хотя цель находилась на удалении в полтораста километров, после перелета усвоили, что запас карман не тянет). Отбомбились не самым лучшим образом – летчики без обиняков признавались, что бомбометанию в горах надо еще учиться. Вылеты в Кунар стали преддверием готовившейся войсковой операции, где авиация применялась уже масштабно.



Едва успели забежать в комнату за туалетными принадлежностями, и по самолетам. Никто не верил, что полетим, – погода была никакая, даже для обычных полетов. И все-таки услышали команду запускаться. Первой поднялась пара комэска Зузлова и замполита эскадрильи майора Сергея Фефелова, следом – замкомэска майор Александр Бобков и старший летчик капитан Иван Рыжков. У Бобкова произошел срыв запуска, и вместо него ведущим пары пошел командир звена капитан Таштамышев. Вся эскадрилья пошла в Баграм, а приготовленный к празднику стол так и остался дома...

Сразу после взлета вошли в облака, ведомые потеряли ведущих, только раз в просвете увидели друг друга и снова воткнулись в сплошную пелену. На эшелоне пришлось не проще: там попали в сильное струйное течение – над горами это частое явление – "сдувало" ощутимо, да и должной слетанности в группе еще не было. К тому же на МиГ-21ПФМ навигация на уровне детского конструктора, весь набор – это часы, компас и указатель скорости. Словом, увело нас от линии заданного пути здорово, километров так... на очень много.

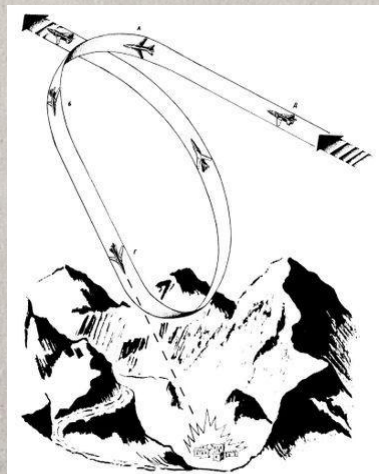


Схема нанесения удара с пикирования парой: после обнаружения цели ведущий (А) выполняет доворот со скольжением (Б) и полупереворотом вводит самолет в пикирование (В), обычно с углом 30–40° или более крутым снижением. Высота сброса бомб и нижняя граница вывода определялись по условиям безопасности от огня ПВО, осколков собственных бомб и особенностей горного рельефа. Ведомый (Г) перед атакой отставал от ведущего, увеличивая дистанцию для свободы маневра и, самостоятельно прицеливаясь, следом за ним строил боевой заход.



Аэродром Шиндант. Якунин Г.В. — первый начальник ИАС ВВС 40А, Илюшкин В.В., Сикорский В.Ф. - командир 136 иап

Но это завтра, а потом
Ты был забыт, как фильм
красивый,
И зарастал, аэродром,
Ты в душах жгучею крапивой.
Сегодня ты, а завтра я
Заглянем в небо по-другому —
Я так всегда боюсь, друзья,
Отвыкнуть от аэродрома !
Взрвёт впервые первый борт,
Звончее утреннего грома,
И нам с тобою повезёт
Бескрайность зреть
аэродрома,
Не приведи, Господь меня
Решать и мыслить по-другому
—
Ах, пусть по-прежнему манят
Меня цветы аэродрома...

Каким путём, аэродром,
Кроил ты душу невесомой?
Аэродром — наш первый дом,
Роднее быть не может дома:
Здесь собирается родня,
Но не по крови, а по духу.
И очень важно для меня,
Чтоб кто-то крикнул мне: «Ни пуха!»
Вдоль взлётной полосы кругом
Ромашки, васильки да мята...
Аэродром, аэродром,
Ты в наших судьбах виноватый!
Ты звал, манил, бросал, кружил
И в сны врывался не однажды.
И каждый ритмом твоим жил
И верил — завтра будет так же.



Закрытие учебных сборов заместителей командиров по ИАС и начальников ТЭЧ ап ВВС ТуркВО. Итоги работы ИАС подвел Командующий ВВС ТуркВО Генерал-лейтенант Мартынюк Н.К.

1981 год ПОБЕДА В ВОЗДУХЕ КОВАЛАСЬ НА ЗЕМЛЕ!!!

Приказ Главного командующего ВВС СССР о перевооружении 136 апиб на самолеты Су-17М3 состоялся летом 1981 года. Дальнейший ход событий полагаю, был следующим, в 136 апиб спланировали переучивание летного и инженерно-технического состава, планы подготовки производственной базы АЭ и ТЭЧ, включились в работу отдельный батальон технического обеспечения и дивизион связи.



Военпред КнААПО (Комсомольское на Амуре авиационное производственное объединение) подготовил финансовые и распорядительные документы по заводу, в соответствии с приказом ГК ВВС определены сроки и порядок поставки самолетов на аэродром Чирчик, колесо закрутилось...

Строили эти самолеты в течении всего 1979 года 65 тысяч рабочих КнААПО и потому отправляя нам самолеты, все быстро выучили незнакомое им ранее Чирчик!

1-я авиационная эскадрилья 136 апиб перебазировалась с аэродрома Кандагар домой, за ней вернулась и ТЭЧ АП. Радости было много, наскоро повидавшись с семьями, личный состав 1-АЭ и ТЭЧ АП двинулся в очередную командировку.

Большая группа ИАС самолетом АН-12 убыла на переучивание в Грузию, аэр. Большие Шираки (168 апиб). Заместитель командира по ИАС м-р Попов, мужчина высокий и опытный, определил нам инструкторов по обучению и больше в процесс не вмешивался.

ИАС 1-АЭ тут же вышла на полеты. Там всем управлял Н.В. Полушатов.

Личный состав ТЭЧ АП направился на стажировку в местную ТЭЧ. Мы подружались, в процессе учебы «грузины» угощали нас вином, щедро делились и знаниями, самолет был непривычно большой и особенно, что поражало высокий, слегка обшарпанные, т.к. красили в камуфляж самолеты уже в Грузии. ТЭЧ, она и в Африке ТЭЧ, так же тесно в ангаре, лаборатории, такой же штат, ну и конечно те же задачи.

Руководили всем процессом обучения нашей группы инженеры 136 апиб: инженер по СД Чермошенцев В.Т., инженер по АО ст. л-т Дудаков С.М., инженер по РЭО к-н В.М. Ходырев прибывший к нам накануне из Кизил-Арвата, м-р Рахматов и капитан К. Оленин.

Где и как переучивался летный состав, фантазировать не буду...



ЛЕТОМ и ОСЕНЬЮ 1981 года в полку шла напряженная работа по перевооружению на новую АТ.

Аэродром круглосуточно принимал транспортные самолеты Ан-12 и Ил-62. С целью обеспечения скрытности и сокращения сроков приведения самолетов в боеготовое состояние разгрузку транспортных самолетов доставляющих поступившие на вооружение самолеты Су-17М3 производили ночью.

Далее схема простая: сборка, газовка, передача в АЭ, подготовка к полетам, облет и самолет в строю...



**К концу 1981 года 1я АЭ была в строю в полном составе,
3-я переучивалась, 2-я воевала...**

**В ноябре-декабре 1981 года первые боевые вылеты составом 1-й
АЭ с аэродрома Кокайты.**

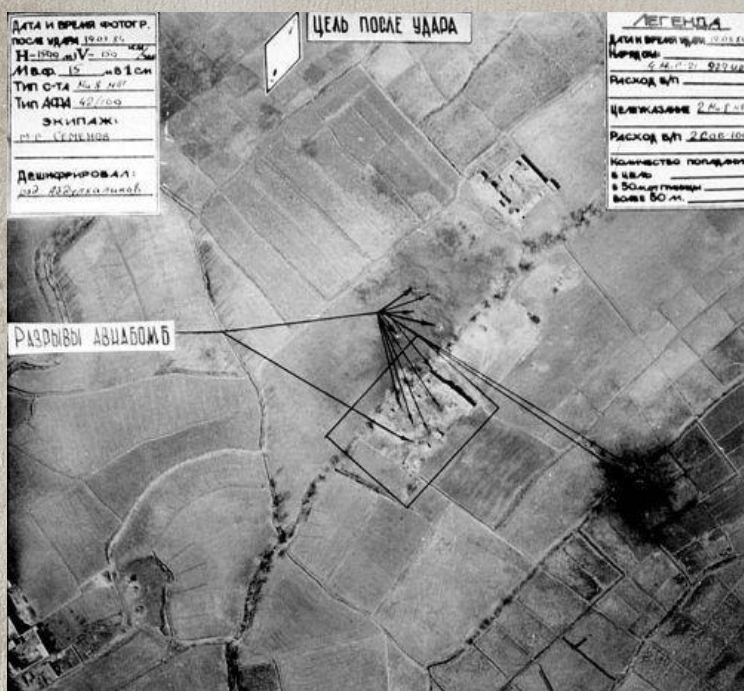


Руководство 136 апиб 1982 год

**НОВЫЙ 1982 год 136 апиб встретил частично в Чирчике и в
Шинданте.**

1982 год не сулил нам ничего хорошего, война продолжалась...

- В середине февраля 1982 г. поступила команда составом 1-й АЭ перебазироваться на аэродром Кандагар. Капитан Ходырев В. М. обнаружил, что выполнить боевой приказ не представляется возможным (на самолетах установлена система опознавания «Пароль»)...
- Главный штаб ВВС принимает решение перевооружить полк на более старую АТ.
- Перевооружение полка прошло в период с 23 февраля по 8-е марта. 8 марта 1-я эскадрилья перебазировалась на аэродром Кандагар и приступила к выполнению боевой задачи на территории ДРА.
- 4 декабря 1982 г., первая боевая потеря самолета Су-17М3, вылет с аэродрома Кандагар, зам. ком АЭ майор Гавриков Виктор – старший летчик ст. л-нт Хлебников Игорь погибли...



Сменяемый 217-й апиб в марте 1982 года был выведен из состава авиации 40-й армии и больше к боевой работе по Афганистану даже со своей территории не привлекался. В составе ВВС 40-й армии им на замену 7 марта 1982 года прибыла эскадрилья из 136-го апиб на Су-17М3.

/В. Марковский/ Выжженное небо Афгана

Перед отправкой в Афганистан в 136-м апиб произвели замену назначенных к командировке машин. При этом только что полученные с завода новенькие самолеты, блестящие новеньким сочным камуфляжем, перед первым же уходом в Афганистан пришлось сменить на "ношенные".

Причиной стало как раз оснащение новых Су-17М3 современной системой государственного опознавания "Пароль", не отвечавшей (в том числе и буквально) развернутому на афганских аэродромах оборудованию. Посылать на боевую работу технику с секретнейшей тогда аппаратурой, действовавшей в системе государственного опознавания ("свой-чужой"), сочли непозволительным ввиду риска потерь и утраты оборудования, к которому и дома имел доступ ограниченный круг лиц. Дорабатывать самолеты под систему старого образца никто не стал, и их обменяли в полках других округов на Су-17М3 первых серий. Полученные из закавказского полка в Шираки "тройки" отслужили уже по четыре-пять лет, но имели тот самый ответчик СРО-2М (с характерной "гребенкой" антенны), позволявший использовать их с радиотехническими системами афганских авиабаз. Правда, на полученных самолетах еще не было кассет с ИК-ловушками АСО-2В для защиты от зенитных ракет, но на это тогда пришлось не обращать внимания – потребовался горький опыт, чтобы уже через год они стали обязательными. Летчики не имели еще ни камуфлированных комбинезонов, ни непереносимого позже автомата "на крайний случай", а все снаряжение ограничивалось флягой с водой в НАЗе, автоматическим пистолетом АПС в здоровенной коробке-кобуре взамен "Макарова" да парой гранат, в карманах не умещавшихся и большинством оставляемых на земле.

/В. Марковский/ Выжженное небо Афгана

1983

2 января - В Мазари-Шарифе душманы похитили группу (16 чел.) наших гражданских специалистов. Освободить их удалось только через месяц, при этом шестеро из них погибло.

2 февраля - вакуумными бомбами уничтожен кишлак Вахшак на севере Афганистана в отместку за захват заложников в Мазари-Шарифе.

Апрель - Операция по разгрому отрядов оппозиции в ущелье Ниджраб (провинция Каписа). Советские подразделения потеряли 14 человек убитыми и 63 - ранеными.

лето - наступление душманов на Хост

4 ноября - Командующим 40-й армией назначен генерал-лейтенант Л.Е.Генералов.

ноябрь - над Кабулом из ПЗРК "Стрела" душманы сбивают транспортный самолет Ил-76

На конец 1983 г. - Всего имелось 212 специализированных центров и пунктов подготовки мятежников (178 - на территории Пакистана и 34 - в Иране), позволяющих осуществлять подготовку свыше 75 тыс. человек в год.



Су-17М3 1АЭ

За год - в похоронках чаще всего называются: Кундуз, Пули-Хумри, Кабул, Герат, Шинданд, Кандагар.

- Погибло 1446 военнослужащих ОКСВ.

- Потери техники: танков - 13, бронетехники - 186, авиатехники - 33

1984 - Су-17М3, борт 27 – Владислав Ластухин»...

9 сентября 1984 г., боевая потеря самолета Су-17М3



Су-17М3 с бортовым номером "27" был назван в память о капитане Владиславе Ластухине, командире звена 2-й эскадрильи. Прибывший из Германии молодой летчик воевал первый год и был сбит 9 сентября 1984 года на Су-17М3 с бортовым номером "23" (желтый).

В этот день шестерка Су-17М3 наносила удар по цели у кишлака Дашиб. В ходе атаки очередной пары летчик шел ведомым у капитана С. Пелиха, когда на выводе из пикирования самолет потерял управление и стал валиться на крыло. На 19-й минуте полета связь с самолетом Ластухина была потеряна. Двигатель самолета был поврежден огнем из ДШК, летчик катапультировался, но приземлился в окружении врагов. На выручку, помимо Ми-8 из поисково-спасательной группы, привлекли несколько боевых вертолетов и пару Су-25. Сильный огонь противника не позволил вертолетам подойти – поисковую группу пришлось высадить в двух километрах от места приземления летчика, к тому же тот приземлился в горах метров на 800 выше. На помощь были подняты десантники, с боем пробивавшиеся к вершине к месту падения самолета. И все же силы были неравны – потеряв несколько человек убитыми, десантники вынуждены были отойти. Ластухин, сломавший ногу при приземлении, не имел возможности ни укрыться, ни даже двинуться с места. Летчик отстреливался, однако двух автоматных "рожек" хватило ненадолго. Последний выстрел летчик оставил для себя. На следующий день по месту сосредоточения противника нанесли три БШУ всеми силами кандагарской авиации. На поиски летчика и погибших накануне солдат выдвинулся батальон десантников с 200 бойцами. Тело, подобранное на месте боя, было изрезано и изувечено, но его гибель дорого обошлась "духам" – на камнях вокруг осталось множество следов крови. Посмертно капитан Ластухин был награжден орденом Красной Звезды.



Капитан Владислав Ластухин был посмертно награжден орденом Боевого Красного Знамени. В средней школе № 50 г. Пензы в школьном музее была открыта экспозиция о летчике-герое.

На Украине, в Харькове, где живет и работает старшая дочь героя, есть школа, носящая имя В. Ластухина. Документы о нем хранятся в Мемориальном комплексе Украинского государственного музея истории ВОВ 1941 – 1945 гг.

1985 - 21 апреля - Гибель Мараварской роты...

- 26 апреля - бунт советских военнопленных в тюрьме Бадабера...

- 16-17 октября - Шутульская трагедия...



- В апреле 1985 года была произведена замена личного состава 263-й разведэскадрильи на группу из состава 381-го орап из Чимкента. Ограничившись заменой личного состава, самолеты оставили те же.

- К концу 1984 года из восьми потерянных Су-17 пять принадлежали 156-му полку истребителей-бомбардировщиков и один – 136-му полку. Однако, уже со следующего года процент потерь разведчиков 263-й эскадрильи, при вдвое меньшем, по сравнению с соседями, численном составе, постоянно склонялся не в их пользу: в 1985 году на долю эскадрильи пришлось два из трех разбившихся Су-17, в 1986-м – семь из девяти, в 1987-м – два из четырех. В 1988 году истребительно-бомбардировочная и разведывательная авиация лишились двух Су-17М4 и одного Су-17МЗР – к счастью, без человеческих потерь.

В ночном вылете 13 февраля 1985 года погиб командир эскадрильи 168-го полка майор Иванов. В этот несчастливый день при атаке цели в горном районе, в 70 км северо-западнее Кандагара, его самолет столкнулся с землей и летчик погиб.

13 июня 1985 года в Шиндане моджахеды, подкупив афганскую охрану аэродрома, взорвали на стоянках 13 правительственных МиГ-21 и шесть Су-7, серьезно повредив еще 13 самолетов. Падение боевого духа со временем сделало дезертирство обычным явлением: только за 1988–1989 годы афганские летчики использовали для побега 11 своих самолетов и вертолетов.

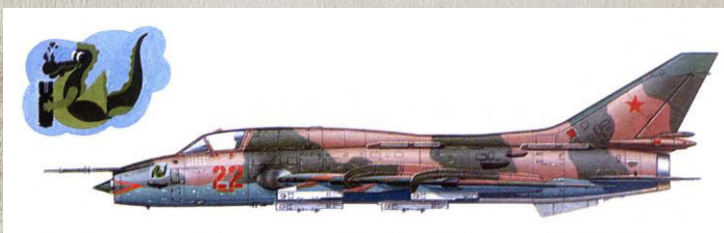
1986 год. Обслуживание самолетов велось по боевым требованиям 2-й части

Наставления по инженерно-авиационной службе (НИАС) на военное время. Такое разрешение было введено только с июня 1986 года.

В феврале-апреле 1986 года в ходе операции по разгрому "Волчьей ямы" - базы Джавара под Хостом, имевшей три линии обороны, 49 складов с оружием, свой учебный центр и патронный завод, истребители действовали в составе смешанных авиагрупп, в которых на задание уходили 8-16 Су-17, 12-18 МиГ-23 и 12-18 Су-25. На разгромленной базе были уничтожены 252 огневые позиции и более 2000 оборонявшихся. Успех однако был далеко не полным - почти все запасы с базы противник успел вывезти, а с отходом войск вновь занял Джавару.



17 мая 1986 года, вылет с аэродрома Кокайты, был сбит самолет начальника штаба эскадрильи майора Владимира Расказова. В 27 км от Баграма самолет был обстрелян огнем из ДШК и загорелся. На горящем самолете, пытаясь дотянуть до аэродрома, летчик планировал 17 км по ущелью. Когда машина стала терять управление, Расказов катапультировался. Приземлился он в нескольких сотнях метров от кишлака. С его окраины начался обстрел места приземления. По счастью, быстро подошли вертолеты поисковой группы. Летчик бросил НАЗ и парашют и побежал в сторону вертолета. Рачительный борттехник ближайшего вертолета, встретив его у машины, сказал: "Забери парашют, не бросай добро". Немного придя в себя, летчик вернулся за парашютом и НАЗом, подобрал их и прихватил с собой - не доставаться же казенному имуществу душманам...



С ноября 1986 года в Афганистане работала очередная группа 136-го апиб.

В этот "заезд" на Су-17 появились первые приметы индивидуальности. Ими стали звездочки на бортах, отмечавшие "личный счет" машин (отнюдь не летчиков, так как в наших ВВС не существовало практики закрепления самолета за конкретным летным экипажем, и назначенные в плановой таблице летчики могли в разные дни вылетать на разных самолетах, выделяемых к летной смене; вместе с тем, часто летая на одном самолете или будучи "расписанным" на него на случай вылета по тревоге, летчик привычно мог считать его "своим"). Прежде никаких вольностей и тем более изображений на самолетах, так любимых на западной технике, не допускалось и машины различались разве что бортовыми номерами. Единственным исключением была эмблема "Отличный самолет", означавшая успехи экипажа в соцсоревновании в части, со стилизованным изображением силуэта самолета в пятиугольнике, напоминавшем тогдашний "знак качества" промышленных товаров.



1987 год. 23 ноября - операция *Магистраль* по деблокированию города Хост.

Самолет с бортовым номером "07" "Владимир Федин" и машина "Валерий Зорькин" получили наименования в честь техников, погибших в Кандагаре 12 июля 1987 года. Неподалеку от стоянки чирчикских Су-17 аварийную посадку выполнил Ан-12. Снеся стойку шасси, транспортник вылетел на ограждавшее аэродром минное поле, подорвался и загорелся. Техники бросились спасать экипаж и тушить пожар, но через несколько минут взорвался груз на борту самолета, везшего бомбы для кандагарских авиаторов. Экипаж и все бывшие на борту Ан-12 успели разбежаться, но на месте катастрофы погибли 16 и были ранены 37 человек. Все эмблемы и надписи именных самолетов были нанесены по возвращении домой в конце 1987 года и исполнены по единому образцу: на левом борту изображалась звезда, увенчанная лавровой ветвью, имя героя и отметки о боевых вылетах. Все "именные" самолеты после ремонта несли и одинаковый зелено-коричневый камуфляж. Примечательной особенностью машин (как и самолетов других частей ТуркВО) были ярко-красные крышки некоторых лючков, выкрашенные в такой броский цвет по указанию местного начальника ИАС с тем, чтобы личный состав "не забывал туда заглядывать".



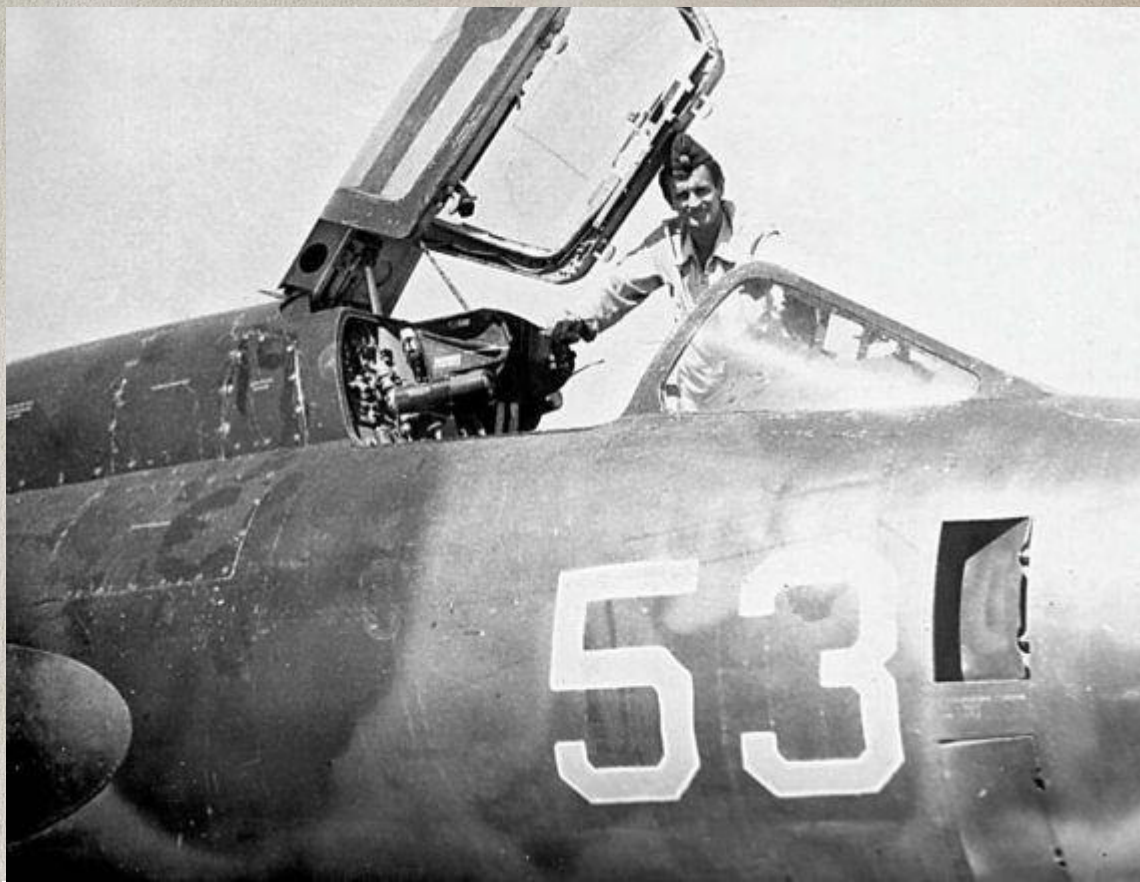
Звено истребителей-бомбардировщиков 136 апиб Су-17М3 возвращается с боевого задания в районе Соленого озера. Осень 1987 года.

19 июня 1987 г., боевая потеря самолета Су-17М3, 136 апиб (Чирчик), вылет с аэродрома Кандагар. Капитан Стибный Юрий. Сбит из ДШК 75 км западнее Кандагара (А=270). После поражения самолета произошло его полное обесточивание, а при выходе на Н=4500 – остановка двигателя. Выполнив попытку запуска, которая ничего не дала, летчик катапультировался. При это «Комар» не сработал. После приземления сразу вступил в бой с душманами. Обнаружив, что Р-855ум не работает, несколько раз бросил ее об землю, после чего она заработала. Вертолеты ПСО начали выходить на сигнал «Комара». При подходе к месту приземления вертолеты обстреляли свою бронегруппу, приняв ее за противника. После чего, обнаружили место боя и начали обстрел духов. Летчик подобран на борту вертолета через 40 мин после катапультирования

1987-1988 год 15 мая - душманы контролируют 10% территории Афганистана.

- 14 апреля в Швейцарии были подписаны Женевские соглашения между Афганистаном и Пакистаном о политическом урегулировании положения вокруг Афганистана.
- 24 июня - душманы захватили центр провинции Вардак - город Майданшахр.
- 10 августа душманы взяли Кундуз...

Чирчикцы, выполнив десяток совместных вылетов для ввода новичков 274-го апиб в строй. 17 ноября 1987 года покинули Афганистан, крайняя смена полка продолжалась почти ровно год без каких-то двух дней.



Майор А. Федюнин в кабине самолета борт № 53

В этот 1988 год калининский полк лишился двух самолетов. 12 января 1988 года при выполнении задания в горном районе в Панджшерском ущелье был сбит Су-17М4 летчика Сергея Юрчука. Официальное донесение гласило, что в 65 км северо-восточнее Баграма на высоте 4500 м его самолет был сбит из ПРЗК. Летчик катапультировался, приземлился высоко в горах в глубокий снег. Благодаря приземлению высоко в горах душманы добраться к нему не могли, но и выбираться по снегу метровой глубины было невозможно, и оставалось только ждать, пока его не подберут вертолеты поисковой группы.

Еще один самолет 20 мая 1988 года сгорел на аэродроме в Шиндане. Самолет стоял полностью подготовленным к боевому вылету на следующий день, и тушить пожар не давал боезапас, оказавшийся в гуще разгоревшегося пламени. Стали рваться снаряды к пушке, грозил взрыв подвешенных бомб, из-за чего к машине никто не решался приблизиться. Причиной было названо попадание снаряда при ночном обстреле. Странным обстоятельством показалось только то, что в самолет попал единственный выпущенный снаряд – ни одного разрыва больше не было. Как выяснилось, кто-то из охраны ночью пытался слить с самолета керосин на продажу. В безлесном Афганистане керосин и солярка из армейских запасов были практически единственным доступным видом топлива, на которое всегда был спрос. На этот раз "коммерсанты" переусердствовали: торопясь, в темноте попытались подсветить слив спичками, и огонька хватило, чтобы топливо тут же вспыхнуло.

1989 год за 1988–1989 годы афганские летчики использовали для побега 11 своих самолетов и вертолетов.

Избежать боев не удалось, и 23–24 января 1989 года начались непрерывные авиационные налеты на Южный Саланг и Джабаль-Уссарадж. Сила бомбовых ударов была такова, что жители близлежащих афганских кишлаков покидали свои дома и перебирались ближе к дорогам, по которым к границе тянулись грузовики и военная техника.

ИСТРЕБИТЕЛЬНО-БОМБАРДИРОВОЧНЫЕ ЧАСТИ НА СУ-17, ПРИНИМАВШИЕ УЧАСТИЕ В ВОЙНЕ В АФГАНИСТАНЕ.

ВВС СА были втянуты в афганскую войну еще задолго до времени "Ч" - ввода на территорию Афганистана Ограниченного контингента советских войск (ОКСВ), которое официально называют началом войны. Одновременно с сухопутными и воздушно-десантными войсками на афганские аэродромы началось перебазирование авиационных частей, фронтовой и армейской авиации, которые в последующем были включены в состав ВВС 40-й армии. Боевой состав и аэродромы базирования ВВС 40-й армии 2 января 1980 года на 18.00 приведены в таблице

Аэродром базирования	Воинская часть (подразделение)	Боевой состав	Фамилия командира
Баграм	иаэ 115 иап	14 МиГ-21 БИС	подполковник Ванченко
	раэ 87 орап	10 МиГ-21 Р	
	гаэ	8 Ан-12	подполковник Ишмуратов
	вэ 280 овп	12 Ми-8Т	подполковник Белов
Шинданд	аэ 217 апиб	16 Су-17, 1Су-17У	п/п-к Горбенко Валерий Михайлович
	302 овэ	5 Ми-8МТ, 1 Ми-9, 2 Ми-2	подполковник Панферов
Кандагар	аэ 136 апиб	13 МиГ-21ПФМ	п/п-к Сикорский Виктор Федорович. п-к Истомин Валерий Алексеевич
	вэ 280 овп	11 Ми-8МТ, 1 Ми-24	майор Харитонов

Вывод войск завершился 15 февраля 1989 года. Еще раньше, к началу месяца, на советские аэродромы перелетели Су-17М4Р из Баграма и МиГ-27 из Шинданда, а наземное имущество было вывезено Ил-76. Авиационная группировка еще месяц продолжала дежурить в готовности на приграничных аэродромах на случай необходимости оказания помощи Кабулу. Но "сухие" еще оставались в Афганистане – 355-й афганский авиаполк продолжал боевые действия на Су-22. Поставки самой современной боевой техники и боеприпасов правительству Наджибуллы с уходом советских войск даже расширились. Война продолжалась, и в 1990 году решением ЦК КПСС и Совета Министров СССР Афганистану были переданы 54 боевых самолета, 6 вертолетов, 150 тактических ракет и множество другой техники. У летчиков 355-го авиаполка впереди были еще три года боев, потеря, участие в неудавшемся мятеже в марте 1990 года и бомбардировки Кабула при взятии его силами оппозиции в апреле 1992 года.

ЛИСТ ПАМЯТИ 136 апиб

/НЕБЕСНЫЙ ПОЛК/

Бочарников Александр Михайлович

Бочарников Сергей Петрович

Гавриков Виктор Степанович

Говязов Владимир Иосифович

Дубенский Владимир Петрович

Зайцев Анатолий Михайлович

Застрижный Анатолий

Зузов Валерий Александрович

Зырянов Владимир Никифорович

Князев Юрий Васильевич

Кононенко Виктор Тимофеевич

Копьев Сергей Игоревич

Краснов Анатолий Петрович

Курагин Юрий

Ластухин Владислав Константинович

Лобков Сергей Георгиевич

Лысков Василий Михайлович

Монахов Владимир Павлович

Мухин Александр Иванович

Попов Владимир Ильич

Порхунов Александр Васильевич

Рассказов Владимир Николаевич

Романов Николай

Сикорский Виктор Федорович

Федин Владимир Николаевич

Фенин Валерий

Хлебников Игорь Николаевич

Ченцов Сергей

Шепелев Юрий

Шеремет



Встречи ветеранов 136 апиб «Никто не забыт, ничто не забыто»...



СПИСОК УЧАСТНИКОВ СОБРАНИЯ ВЕТЕРАНОВ 136 апиб 17 декабря 2016 г.

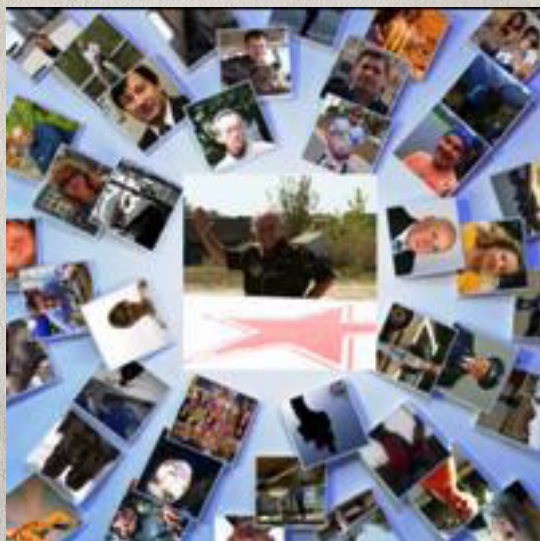
№	Ф.И.О.	ТЕЛЕФОН
1	АДАМСКИЙ ГЕННАДИЙ АНАТОЛЬЕВИЧ	(916) 063-85-09
2	БЕРТЕНЁВ ЮРИЙ ИЛЬИЧ	(911) 141-9890
3	БОБКОВ АЛЕКСАНДР ВАСИЛЬЕВИЧ	
4	БОГДАН ВЛАДИМИР	(965) 269-0433
5	БЫСТРОВ ВЯЧЕСЛАВ ВИКТОРОВИЧ	(963) 669-25-26
6	ГАПОНОВ СЕРГЕЙ СЕРГЕЕВИЧ	(910) 428-76-29
7	ГАТАУЛИН ВАГИЗ	(937) 593-4529
8	ГОРИН ГРИГОРИЙ	(916) 316-5923
9	ДОНКОВЦЕВ НИКОЛАЙ	(912) 340-1033
10	ИСТОМИН ВАЛЕРИЙ АЛЕКСЕЕВИЧ	(950) 807-80-51
11	КАБАНОВ ДМИТРИЙ ИВАНОВИЧ	(903) 137-69-92
12	КОБЛОВ ВИКТОР	(902) 990-59-64
13	КОЗАЛИЙ ВАСИЛИЙ НИКОЛАЕВИЧ	(916) 925-94-19
14	КОСАРЕВ АНДРЕЙ	(915) 743-1621
15	КОЧЕТОВ ИГОРЬ ВИКТОРОВИЧ	(916) 267-77-45
16	КРАЙНОВ ГЕННАДИЙ	(903) 631-55-10
17	КРУШЕНИЦКИЙ АЛЕКСАНДР ВЛАДИМИРОВИЧ	(919) 720-89-13
18	КУЗНЕЦОВ ОЛЕГ ВЯЧЕСЛАВОВИЧ	stressy377@gmail.com
19	КУЛЕШОВ НИКОЛАЙ ПЕТРОВИЧ	(918) 524-83-46
20	КУРУСКАНОВ СЕРГЕЙ ПАВЛОВИЧ	(926) 812-14-36
21	ЛЕБЕДЕВ АНДРЕЙ	(905) 975 31 51
22	ЛОБКОВСКИЙ	
23	МОРДАВЧЕНКОВ СЕРГЕЙ МИХАЙЛОВИЧ	(905) 704-2887
24	ОСИПОВ АЛЕКСАНДР ПЕТРОВИЧ	(916) 150-1941
25	ОСИПОВ ВАЛЕРИЙ	(910) 122-61-55

№	Ф.И.О.	ТЕЛЕФОН
26	ПЕТРОВ ЕВГЕНИЙ ИВАНОВИЧ	(960) 701-9996
27	ПИНИГИН СЕРГЕЙ НИКОЛАЕВИЧ	(925) 070-21-43
28	ПЛАТОНОВ ВЛАДИМИР АЛЕКСЕЕВИЧ	(495) 998-29-29
29	ПОПКОВ ЮРИЙ НИКОЛАЕВИЧ	(985) 866-0823
30	ПОСТНОВ АЛЕКСАНДР АЛЕКСЕЕВИЧ	
31	РАК ВЯЧЕСЛАВ НИКОЛАЕВИЧ	(903) 119-1759
32	СЕЛИН ВАЛЕРИЙ ИВАНОВИЧ	(910) 915-64-40
33	СОКОЛЮК ВЯЧЕСЛАВ	(915) 168-37-72
34	СУХАНКИН ЛЕОНИД	(915) 168-3772
35	ТАРАДЕТСКАЯ ПОЛИНА	
36	ТАРАДЕЦКИЙ ВЛАДИМИР	(916) 059-4597
37	ТАШТАМЫШЕВ ВЯЧЕСЛАВ ПАВЛОВИЧ	
38	ТЕРЕХОВ ГЕННАДИЙ ФЁДОРОВИЧ	(904) 383-6018
39	ТИХИЙ СЕРГЕЙ	(904) 383-60-18
40	УШАКОВ ВЛАДИМИР АЛЕКСАНДРОВИЧ	(915) 680-71-07
41	ФЕФИЛОВ СЕРГЕЙ БОРИСОВИЧ	(919) 997-93-00
42	ЦУРИКОВ ВЛАДИМИР	
43	ЧЕТВЕРИКОВ АЛЕКСЕЙ ВАСИЛЬЕВИЧ	(962) 447-16-66
44	ШАЙГАРДАНОВ АЛЕКСАНДР	(918) 081-4200
45	ШАЛЫГИН АЛЕКСАНДР АНАТОЛЬЕВИЧ	(903) 102-30-00
46	ШАРУНОВ ГЕННАДИЙ	(985) 998-73-16
47	ШВЕЦ ВАСИЛИЙ	(911) 452-6103
48	ЮДИН ЮРИЙ МИХАЙЛОВИЧ	(905) 694-32-84
49	ГУГНИВЕНКО ОЛЕГ АЛЕКСЕЕВИЧ	(918) 173 05 94
50	ХОДЫРЕВ ВЛАДИМИР МИХАЙЛОВИЧ	4104062@mail.ru
51	ИЛЮШКИН ВЛАДИМИР ВАСИЛЬЕВИЧ	(905) 590 23 14

АДРЕСА ОДНОПОЛЧАН КОТОРЫЕ НЕ СМОГЛИ УЧАСТВОВАТЬ В СОБРАНИИ (НО ДУШОЙ С НАМИ).

№	Ф.И.О.	ТЕЛЕФОН
	Дудаков Сергей Михайлович	
	Бессонов А натолий	
	Форер Георгий	
	Халимов Рафаэль	

№	Ф.И.О.	ТЕЛЕФОН
	Сотников Михаил Семенович	
	Чумак Станислав Слексеевич	
	Анненко Николай	
	Анненко Венера Калимуловна	



Материалы для печати подготовили:
Гугнивенко О.А., редактор Гапонов С.С.

В буклете использованы материалы книг Виктора Марковского - Выжженное небо Афгана,
Боевая авиация в Афганской войне.