



Байки от Наливайки

Сборник статей

Артем Наливайко



© 2021 Катехизис Катарсиса

ОПУБЛИКОВАНО В ИНТЕРНЕТЕ

[HTTPS://VK.COM/CATX2](https://vk.com/catx2)

Шаблон взят из <https://www.latextemplates.com/template/the-legrand-orange-book>. Он подчиняется Creative Commons Attribution-NonCommercial 3.0 Unported License.

First printing, Август 2021



Оглавление

I

ЦИКЛ ИСТОРИЙ

1	Воздушный цирк Йосси Элиэля	7
2	Самир Михаиль, каирский феникс	19
2.1	Об арабских лётчиках	19
2.2	Самир Азиз, лейтенант и христианин	20
2.3	Первая кровь	22
2.4	Первая победа	24
3	Похождения полковника Шукри Табета	27
3.1	Летный курс в Сирии и СССР	29
3.2	Против солнца	31
3.3	На этом интервью заканчивается.	34
4	Девять жизней Асафа Бен-Нуна	37

II

БОЙ НАД СОХНЕНСКОЙ ДОЛИНОЙ

5	Предисловие	51
6	Часть 1	55
6.1	Я русский советник	56
6.2	Президент Насер и его кошмары	58
6.3	Советские лётчики, египетские самолёты	60
6.4	Люди с той стороны Канала	63

7	Часть 2	65
7.1	Призраки над Каиром	65
7.2	Голиаф прибывает	67
7.3	Расцвет над Египтом	67
7.4	Две большие разницы	69
7.5	Первые вылеты	71
8	Часть 3	75
8.1	Египетские контрасты	75
8.2	Люди пустыни	75
8.3	Амёба страшнее самолёта	78
8.4	Их нравы	79
8.5	Алкоголь	80
9	Часть 4	83
9.1	Как это было (краткая версия)	84
9.2	Как это было (подробная версия)	86
9.2.1	Горячий июнь 1970го	86
9.2.2	Масрега	89
9.2.3	Если попадёте в плен — мы вас не знаем	91
9.2.4	Подготовка к операции	91
9.2.5	30 июля 1970 года, утро	92
10	Часть 5	97
10.1	30 июля 1970 года, 14:00. «Скайхоки». Перед бурей.	97
10.2	30 июля 1970 года, 14:20. Кот в мышеловке.	97
10.3	Что дальше:	99
10.4	30 июля 1970 года, 14:40. Сближение.	103
10.5	30 июля 1970 года, 14:42. Огонь в небесах.	105
10.6	Выводы:	116
10.7	Список источников.	117
11	И еще раз про мифы	121

ЦИКЛ ИСТОРИЙ

- 1 Воздушный цирк Йосси Элиэля 7**
- 2 Самир Михаиль, каирский феникс .. 19**
 - 2.1 Об арабских лётчиках
 - 2.2 Самир Азиз, лейтенант и христианин
 - 2.3 Первая кровь
 - 2.4 Первая победа
- 3 Похождения полковника Шукри Табета 27**
 - 3.1 Летный курс в Сирии и СССР
 - 3.2 Против солнца
 - 3.3 На этом интервью заканчивается.
- 4 Девять жизней Асафа Бен-Нуна 37**

Катехизис Катафусса



1. Воздушный цирк Йосси Элиэля

R «Мозг летчика истребителя - это коварный хаос ненасытного веселья и легкомыслия» Joe "Hoser" Satrapa

9 октября 1973 года, авиабаза Хатцор BBC Израиля. Поздний вечер третьих суток Войны Судного дня.

«Госпожа Элиэль?» — говорит в трубку телефона молодой парень с чёртиками в глазах. «Говорят из отдела потерь в штабе. Я хочу сообщить вам, что ваш сын находится в сирийском плену... Госпожа Элиэль! Вам не нужно относиться к этому с таким юмором» — и его голос прерывает захлёбывающийся заразительный смех женщины на другом конце трубы.

И все, кто ещё не спит, присоединяются к веселью. Ведь если мама Йосси Элиэля, того самого парня у телефона с чёртиками в глазах, бесценного клоуна эскадрильи «Фантомов», которая передала ему такое чувство юмора думает, что всё в порядке — значит, всё действительно не так плохо!

Йосиф Элиэль родился 16 февраля 1951 года в Хадере, между Тель-Авивом и Хайфой. В октябре 1969 года, в разгар Войны на истощение, был зачислен на лётный курс, а через два года, в 71-м, успешно его закончил, одним из лучших выпускников. Уже во время прохождения лётного курса проявились два качества, которые станут его «визитной карточкой» на всю оставшуюся жизнь.

Во-первых, Йосси оказался пилотом, что называется, «от Бога», он чувствовал самолёт как каком-то необъяснимо-инстинктивном уровне. К концу курса он летал ничуть не хуже некоторых своих инструкторов — справедливости ради, большинство из них были старше его буквально на несколько лет.

Во-вторых, уже тогда проявилось его безумное чувство юмора и острый язык - в общении с другими кадетами, семьёй, девушкиами. И безудержный оптимизм: «всё в порядке, без проблем, всё сделаем в лучшем виде». После этого добавится ещё пара шуток — и всё получится.

В конце 1972 года, после окончания «Курса боевого применения» (фактически, третьего года учёбы лётчика в Израиле, когда учат не только летать, но и воевать), он был распределён в 201-ю эскадрилью. Первую эскадрилью «Фантомов» на Святой земле. Такое не было огромной редкостью — просто сразу попасть на «Фантомы» удавалось далеко не всем. Обычно молодые пилоты уходили в эскадрильи «Скайхоков» или старых французских «Самбадов» с «Ураганами», иногда — «Миражей». Но «Фантомы» в качестве первого места службы были не часто. Одним из других молодых пилотов, пришедших в 201-ю из эскадрильи «Самбадов», была Авнер Наве.



Рис. 1.1: Фото с лётного курса, Элиэль в центре. Приблизительно 1970 год. В руках у кадетов — немецкие 98к. Как правило, винтовки были в плохом состоянии, и выдавались военнослужащим тыла — и курсантам-пилотам, к огорчению последних:) Парню справа повезло больше — ему достался «Узи». На втором фото — вручение крыльев.

Его звезда взошла позже, над Ливаном, где он стал первым асом F-15 в мире. Но речь сейчас не о нём.

Настал 1973 год. Война Судного дня. Неожиданная, непонятная, а потому — особенно страшная. Непонятная, потому что арабы вдруг начали побеждать! Страшная — потому, что всю израильскую армейскую вертикаль начала охватывать паника. Под катастрофические сообщения с Голан: «сирийцы идут сквозь нас!» и с южного фронта: «мы потеряли форты на Суэцком канале». В первые дни на эскадрилью Элиэля в буквальном смысле «рухнуло небо» — весь порядок веющей, размеренное планирование каждого шага, уверенность в своём превосходстве не выдержали столкновения с реальностью и утонули в штурме зенитных ракет. Остались без успеха панические попытки заткнуть самолётами огромную «дыру» в оборонительных позициях и вдруг встал непривычный вопрос — что в BBC Израиля внезапно сломалось? А вдруг они победят?

В первый день войны эскадрилья сбила несколько египетских вертолётов. А во второй случилась самая провальная операция в истории Израиля, «Дугман-5». Из налёта на Голаны не вернулось четыре экипажа. В следующую ночь — гибнут ещё двое. Причем во время совершенно бессмысленнойочной бомбардировке района переправ — лётчики даже толком не знали, где находятся мосты, и бомбили «квадраты» на карте просто чтобы сообщить египтянам, что «фантомы» где-то рядом.

Мораль эскадрильи оказалась близка к опасной черте, когда привычное положение вещей ушло в прошлое. Когда-то советские С-125 смогли сбить два «Фантома» за день, и это было тяжелым ударом для BBC. Теперь арабы за два дня сбили тринадцать. Трёх дней хватило для



Рис. 1.2: Элиэль получает крылья пилота

того, чтобы началось «выгорание» пилотов. Кто окажется следующим, кто не вернётся в этот раз?

И тогда внезапно выяснилось, что черный юмор может оказаться спасательным кругом. А в этом деле Йосси был большой мастер.

В один прекрасный день привычную надпись на доске полётных заданий сменило написанное причудливой арабской вязью «добро пожаловать». Такой тонкий намек — дамы и господа, если всё так пойдёт и дальше, то скоро мы все будем разговаривать на другом языке. Самый страшный кошмар обратился в шутку. Йосси приставал к товарищам по эскадрилье с предложением расширить свой запас арабских слов — вдруг в плену пригодится. И вот уже другой кошмар становится смешным. А заодно, одну из старших сержанток эскадрильи из Симы переименовали в Фатьму. Ну а что, тоже весело!

Через много лет сами пилоты вспоминали, что именно такие шутки, черные, злые, на грани фола на удивление сильно поддерживали мораль. Йосси здорово летал, но на земле он сделал гораздо больше, чем в воздухе. В какой-то момент дошло до того, что лётчики эскадрильи пришли к своему комэска и коллективным решением сняли его с должности — на столько сильным было давление. Некоторые пилоты сломались окончательно, но куда меньше, чем могли бы.

А шутки были местами весьма на грани — один из офицеров эскадрильи, чей сын — танкист в то время воевал на Голанах, как-то поделился с Элиэлем своими тревогами о нем. На следующее утро он обнаружил на карте несколько очень больших красных стрелок (обозначавших арабские части) — вокруг подразделения его сына... Элиэля выдал приступ хохота — и вскоре вся эскадрилья имела удовольствие наблюдать, что разозленный офицер по связи с наземными войсками может быть постряшнее сирийских ракет... Элиэль спасся бегством.

И вот, вся эскадрилья залезает на дерево чёрного юмора. «До встречи в Эль-Меззе (тюрьма в Сирии)», «до встречи на аварийной частоте» — так теперь пилоты провожают друг друга перед вылетами. Один из пилотов ухитрился сказать журналистам — «мы бомбили электростанцию под

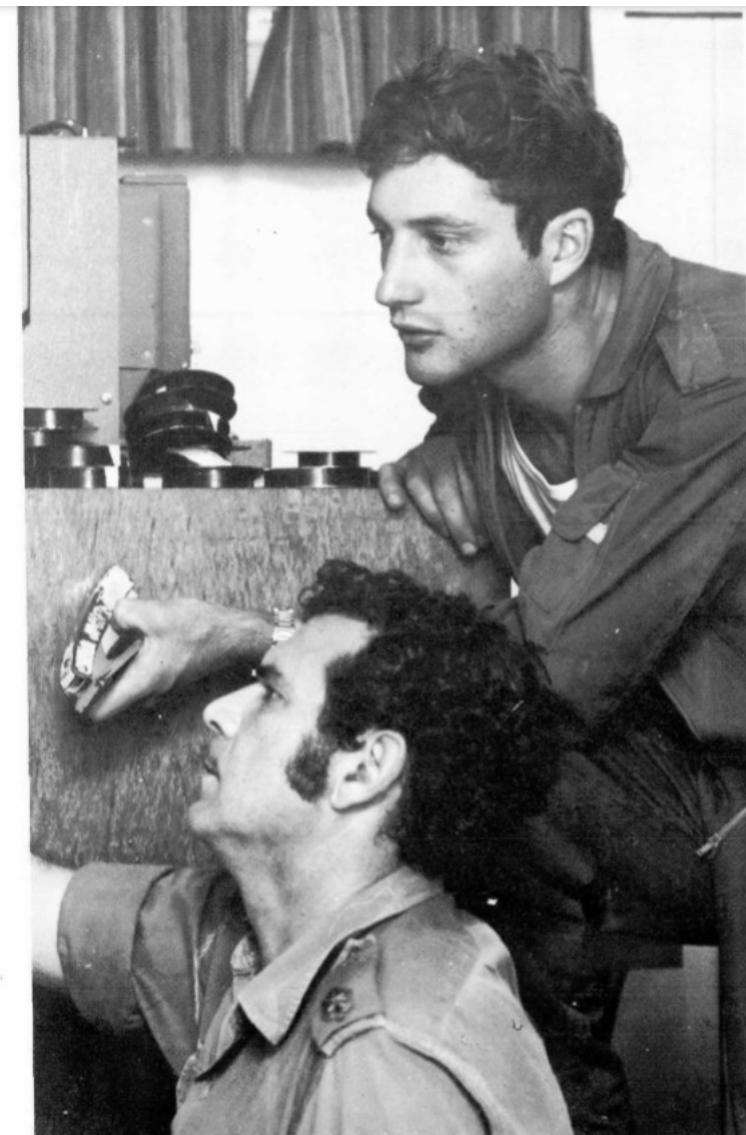


Рис. 1.3: Пилоты 201 эскадрилья «Фантомов» (верхний — Элиэль)

Дамаском, чтобы наших товарищей перестали пытать электрическим током». Звучит странно - но это сработало, разрядило атмосферу и разгрузило мозг. Несмотря на все потери, на катастрофу начала войны, эскадрилья работала как единый механизм — с первых дней войны до последних. В эскадрилье сменилось три командира — будущего мэра Тель-Авива сменил будущий командир лётной школы, а его будущий главком BBC. Успешная эскадрилья, во всех смыслах.

201-я бомбила сирийский генштаб в Дамаске, сирийские авиабазы на границе с Турцией, охотилась на сирийские танки в Долине Слёз и египетские в Кантаре и Суэце. Насмерть дралась с «коршунами богини Нехбет» из великолепной египетской 46-й эскадрильи над мостом Банха, когда ошибка командира эскадрильи, Эйтана бен-Элияху стоила им двух экипажей, бомбила «дом египетской истребительной авиации» — авиабазы в Мансуре и Танте (день того боя египтяне объявили днём BBC). На счету 201-й было больше «Квадратов», чем у любой другой эскадрильи. И больше всего арабских «МиГ-ов».

Элиэль отметился одним сбитым вертолётом - ночью в патрулировании над Офирой с израильских кораблей в Красном море сообщили, что видят над водой египетский Ми-8. Штурман Элиэля захватил цель радаром, получил разрешение и выпустил одну «Спэрроу». Оператор РЛС подтвердил — цель исчезла. С кораблей сообщили — видят попадание, взрыв и множество обломков. Сбитого Элиэлю так и не засчитали — обломков вертолёта так и не смогли найти, средства объективного контроля «фантома» не зафиксировали попадание, а других свидетельств, кроме моряков, не было.



Рис. 1.4: "Фантом" 201-й №622. Рони Хульдаи/Амитай Ицхак сбили египетский Су-7 19 октября 1973

За пару лет до войны «клоун» Элиэль проявил себя ещё одним очень странным образом. В каждой эскадрилье есть «угол павших», своего рода мини-музей и мемориал. Внезапно, именно Йосси в какой-то момент занялся приведением его в порядок. Посчитал это правильным для себя. Он нашел родственников первого погибшего пилота эскадрильи (его родители давно умерли, нашелся брат), в день памяти собрал на Хатцоре многих родственников других погибших пилотов. А потом с привычными шутками показал на пустое место в углу и сказал — «а это для меня», и засмеялся. Тогда это списали на его специфическое чувство юмора. А кто-то понял, что в этом весёлом циркаче есть что-то более глубокое ...

Война закончилась, и Йосси отправился назад в лётную школу. Уже как инструктор. Теперь его боготворили: во-первых, он был ветераном войны, пилотом знаменитой 201-й эскадрильи, и героем в глазах кадетов. Во-вторых, он был весьма хорош собой и в целом имел успех у девушек. А в-третьих (и это самое главное) — он был членом самого закрытого сообщества в BBC Израиля — пилотажной группы. «Венца славы» лётчика-инструктора.

Группа летала на «Фугах» — учебно-боевых самолётах, на которых производилось обучение пилотов. Как правило, они выступали по большим государственным праздникам — в День независимости, например, выполняя различные сложные фигуры в плотном строю — буквально в метре друг от друга, оставляя за собой шлейфы дыма. С такой лёгкостью и изяществом, что можно было подумать, что это очень легко.

Элиэль был не только отличным пилотом и красивым парнем. Он действительно умел не только показать, как должна выглядеть фигура пилотажа, но и научить выполнять её правильно. Далеко не все из инструкторов могли этим похвастаться - впрочем, как правило это было проблемой курсантов.

Чувство юмора никуда не делось. Как командир отряда, Элиэль отвечал за программу обу-



Рис. 1.5: 201-я эскадрилья, фото с сайта <http://gal-ed.raanana.muni.il>



Рис. 1.6: «Фуги» пилотажной группы ВВС Израиля. Обратите внимание на расстояние между крыльями.

чения. Для этого у него была специальная доска, на которой были расписаны планы полётов для каждого курсанта. Причем «отсевинных» оттуда он не стирал. Доступ к кабинету, где стояла доска, для курсантов был закрыт — правда, был один нюанс. Полы в помещениях надо было мыть. Эту тяжелую миссию нередко возлагали на курсантов. Разумеется, «доску Элиэля» они

видели — и делились увиденным с товарищами.

Через месяц обучения, когда в рядах курсантов начались серьёзные потери (отсев на «базовом» обучении был порядка 75%), возле имён отсеванных начали появляться странные значки — чёрточки, звёздочки, крестики. Через некоторое время, такие же значки начали появляться около имён тех, кто остался и продолжал летать. Курсанты сделали единственный возможный вывод, который стоил многим из них бессонных ночей и седых волос. Отсеивание продолжалось, и значки плодились с регулярностью. А Элиэль всё больше улыбался ...

Только после окончания этапа обучения, Йосси раскрыл оставшимся секрет — все отметки были не более, чем его разыгрышем. Увидев, что курсанты «подсматривают» (и наверняка делятся наблюдениями) он решил разыграть их, ставя отметки у имён и наблюдая за угрюмой реакцией... Не побили его только потому, что очень уважали как инструктора.

Йосси и в лётной школе иногда летал так, как привык на выступлениях. Тут с ним случалось разное — например, во время одного из полётов с курсантом, он решил «показать класс», и приблизился к другой «Фуге» так, что «бидон» на законцовке крыла оказался буквально в полуметре от кабины. Йосси допустил маленькую ошибку, слишком быстро «взял ручку» на себя — так, что «бидон» его собственного самолёта ударили хвостовое оперение соседа. Обе покалеченные машины отправились на посадку. Йосси шокировал диспетчера фразой «столкнулся в воздухе, захожу на посадку» — и начал садиться.

Курсант(кстати, он потом стал первым «русским» лётчиком в Израиле) был в шоке — во время посадки до последнего момента было не понятно, что раньше коснётся земли — смятый бидон на крыле, или колесо самолёта. В первом случае самолёт вполне мог «кувыркнуться», и шансов уцелеть было бы не очень много. Впрочем, Элиэль сумел посадить самолёт сначала на правое колесо, а потом, очень бережно, опустить вниз левое.



© www.xnir.com

Рис. 1.7: «Фуги» пилотажной группы ВВС Израиля. Обратите внимание на расстояние между крыльями.

Произшедшее не прошло для него без последствий. Капитан Йоси Элиэль на пол года был дисциплинарно понижен до лейтенанта и отстранён от полётов в аэробатической группе. Послед-

нее было наиболее болезненно.

В пилотажную группу он вернётся чуть больше, чем через год. А ещё через пару лет возглавит её.

В 78-м году Йосси Элиэль женился.



Рис. 1.8: Фото с супругой

Примерно тогда-же сослуживцы Йосси написали будущей жене восхитительное письмо, начинавшееся словами:

«Мы хотели бы дать Анат чуть больше информации о том, что есть что, и особенно — кто есть кто. Другими словами, мы не сомневаемся, что ты хорошо знаешь Элиэля, но позади Джесекилла скрывается мистер Хайд, особенно — позади каждого Элиэля... ».

Пожалуй, это было очень точное описание.

Дальше — как и у многих. «Литани» в 78-м, Первая Ливанская в 82-м. Между ними — многочисленные вылеты против палестинского «гадюшника» в Южном Ливане. Должность замком-эска в эскадрилье «Фантомов». Переподготовка на F-16. После Ливанской войны, отправился в Штаты, учился в Командно-штабном колледже ВВС в Алабаме, получил первую степень в университете Алабамы. Вернулся домой в 83-м, получил подполковника — и 253-ю эскадрилью новейших на тот момент F-16 под командование. Его предшественниками-комэска были легендарные Гиора Эпштейн и Ури Гиль.

И конечно оставалась воздушная акробатика. Не только на «Цукитах» — «Фугах». Теперь в его распоряжении был самый манёвренный боевой самолёт того времени, F-16.

Дальше было ещё больше полётов, и авиашоу. До одного момента . . .

3 июля 1986 года подполковник Йосси Элиэль разбился во время учебно-тренировочного полёта при выполнении фигуры высшего пилотажа на малой высоте, при подготовке программы ко Дню ВВС на глазах у всей авиабазы. Предположительной причиной гибели стала неверная оценка высоты во время выхода из пикирования. На момент гибели ему было 35 лет.



«Дорогая Анат.

Я не могу поверить и не могу осознать горькую новость, что Йосси больше нет с нами. Его смех, юмор, жизнерадостность, к которым мы привыкли, заставляют меня думать, что это не горькая правда, а очередной его розыгрыш, к которому мы так привыкли. Мне кажется, что он вернётся завтра и скажет: «хотел посмотреть на ваши грустные лица — а теперь я снова с вами».

Я знал его много лет. Я сопровождал его как инструктор, лидер в пилотажной группе, командир эскадрильи. Я буду сопровождать его в его последнем пути.

Подполковник Йосеф Элиэль погиб 3 июля 1986 года, в учебном полёте, во время опасного упражнения, пытаясь исполнить его наилучшим образом — как обычно.

Йосси будет скучать по тебе и вашим девочкам, но и нам — всем солдатам авиабазы, лётчикам, командирам — будет его не хватать. Если бы мы могли спросить его, чего бы он хотел, он бы ответил — как всегда, с улыбкой — «жить дальше, летать и оставаться семьёй».

Авием Села



Использовались источники

Фотографии взяты с сайтов <https://www.fresh.co.il>, и библиотеки института Фишера (www.fisherlibrary.co.il) или сайта ВВС Израиля, если на изображении не указано иное.

К началу [2](#)







Рис. 1.9: Самодельный мемориал Йосси Элиэля в Хацерим.



2. Самир Михаиль, каирский феникс

(R)

Дисклеймер: все цитаты в данной статье приведены «as is» в соответствии с источниками, указанными в конце статьи, и по возможности верифицированы с израильскими данными. Автор не гарантирует, что все события развивались именно так, как их описывает главный герой данной статьи, при этом автор приложил все усилия для того, чтобы найти подтверждения его словами с противоположной стороны. Конкретные источники тех или иных цитат могут быть приведены при необходимости.

2.1 Об арабских лётчиках

Так исторически сложилось, что действия арабов в арабо-израильских войнах принято описывать с некоторой насмешкой и иронией. С одной стороны, после 67-го года они, безусловно, заслужили такое к себе отношение. С другой - годы снисхождений стоили израильтянам нескольких страшных дней в октябре 73-го года - когда арабы смыли позор Шестидневной войны и доказали, что они тоже чего-то стоят.

Мы слышали многое об израильских пилотах - самом результативном "сверхзвуковом" (или вообще реактивном) летчике - Гиоре Эпштейне, о Йифтахе Спекторе, Амире Нахуми, и других. Имена же их оппонентов практически неизвестны за пределами арабских стран и небольшого исторического сообщества. Вряд ли много кто слышал о Файезе Мансуре, Самире Михаиле, Мухаммеде Мусе, и других. И да, это были отличные лётчики, не хуже многих израильских. Может, их реальные успехи не так впечатляют, как, например, успехи вьетнамцев - но так и воевали они далеко не с американским строем "Тандерчифов а с куда более хитрым и непредсказуемым врагом.

Конечно, талантливых пилотов в Египте было меньше, чем в Израиле - но они были! Почему о них известно так мало? Отчасти, виноват арабский официоз - они тщательно скрывали и мифологизировали всё, что касается войн с Израилем. «Еврейское телеграфное агентство» придумало отличный термин — «папирусные победы». В итоге, даже самый непредвзятый арабский взгляд на события 67-82 годов невольно наводит на одну простую мысль - это правда или опять арабская параллельная вселенная, полная "папирусных" побед?

К тому-же негибкая социальная структура армии, выросшая из архаичной социальной структуры самого арабского общества, практически не давала шансов многим по-настоящему талантливым людям проявить себя. Огромное количество израильских летчиков вышло из кибуцников (по-сути, из крестьян) - Гиора Эпштейн, Моше Эртц, Коби Рихтер, и это только из очень известных. Фактически, около 30% лётного состава в те годы были кибуцниками. Да, эти люди не

перестали быть в чем-то крестьянами, но летать от этого они хуже не стали. В Египте у них не было бы ни единого шанса не то что подняться в небо, а просто оказаться рядом с самолетом. В авиацию приходили люди из достаточно обеспеченных слоев общества - просто потому, что они обладали хоть каким-то стоящим образованием. И у большинства из них не было и десятой доли той мотивации, какая была у их противников с другой стороны Суэцкого канала.

Для израильтянина быть лётчиком, пройти сложнейший отбор - большое личное достижение. Для араба - это лишь подтверждение высокого социального статуса от рождения. Отсюда - завышенная болезненная самооценка и недостаток мотивации.

Впрочем, так получалось не со всеми.

2.2 Самир Азиз, лейтенант и христианин

Самир Азиз Михаиль родился 1943-м году в семье инженера ВВС, араба-копта. Отец был категорически против того, чтобы сын стал летчиком, так что Самиру пришлось поступать в колледж ВВС практически тайно, когда отец был в командировке. Семья не принадлежала к «высшему обществу», но жила в определенном достатке, и могла позволить детям неплохое образование. И как следствие — попадание в авиацию.

Дальнейшая его судьба типична для многих молодых египетских пилотов. Выпустившись в 63-м году, начинал на МиГ-17, достаточно быстро попал на МиГ-21, которые Союз только начал поставлять египтянам. Тут с ним случился первый казус - учебные «спарки» пришли далеко не сразу, и летать приходилось сразу «сolo» - пилоты отрабатывали взлет и заход на посадку на МиГ-17, «имитируя» 21-е, и только потом проделывали всё то - же самое на самом 21-м. Сумасшедшая посадочная скорость 21-го, его ускорение и мощь производили на таких «курсантов» неизгладимое впечатление - правда, пережили его не все. Справедливости ради, у израильтян спарки «Миражей» появились тоже только в 67-м году, так что это была общая проблема.



Рис. 2.1: Самир Михаиль сразу после окончания лётного курса, на фоне МиГ-17, 1963-64 год.
Фото group73historians

В 65-м наш герой в звании лейтенанта оказался в Йемене. Что характерно, полноценных “боевых” вылетов там не было - основной задачей египтян было летать над головами местных аборигенов низЭнько-низЭнько, дабы вселить в их сердца страх и почтение к представителям высокоразвитой египетской цивилизации. Именно там Самир развел и отточил умение летать буквально по верхушкам деревьев - чем и прославился в дальнейшем. Пальмы в тех краях, надо сказать, невысокие - так что зрелище для неподготовленного зрителя получалось то ещё. Через три месяца таких полётов, египтяне вернулись домой.

Тогда же у него проявилась другая черта, свойственная скорее людям с другой стороны границы. Любопытство. В одном из вылетов до шестидневной войны, он оказался над Синаяем, и, по его словам, внезапно понял, что видит Израиль почти ЦЕЛИКОМ, до Ливана. Испытываемые в тот момент чувства он описывал как очень странные - молодые египетские офицеры практически ничего не знали о евреях (кроме того, что они врачи и в них надо стрелять), и ему по его словам просто было любопытно - кто эти люди??!

Блицкриг Шестидневной войны Самир, как и большинство египетских пилотов, встретил в гордо поднятой вверх головой - наблюдая за тем, как волна за волной, серебристые “Миражи”, “Вотуры” и “Самбады” превращают египетские аэродромы в горящие руины, а самолеты - в груды обломков.



Рис. 2.2: 101-я эскадрилья штурмует египетский аэродром

Но BBC Египта не умерли. При помощи советских поставок, они словно птица Феникс, возродились из пепла пожаров - более того, очень быстро число современных самолетов в Египте превысило довоенное. Тогда же началась история 104-й бригады, и её наиболее успешного подразделения — 46-й эскадрильи.

В общем, уже опытный летчик Самир Азиз попал в 44-ю, а затем в 46-ю эскадрилью только что созданной 104-й истребительной авиабригады BBC Египта. Что удивительно, при создании эскадрилья была чисто «разведывательной», и некоторое время функционировала в таком качестве. Но приблизительно к середине 1968 она превратилась в полноценную истребительную.

Самиру повезло и в другом — после того, как СССР восполнил потери Шестидневной войны, в Египте случился жесточайший дефицит подготовленных пилотов. С приблизительно 400 боевых самолётов и вертолётов, парк машин BBC планировали расширить до 600 только истребительной и истребительно-бомбардировочной авиации, плюс порядка 300 других самолётов и вертолётов. Эти планы никогда так и не были выполнены, но и в «сокращенной» версии проблем хватало.

Из 224 пилотов, квалифицированных к полётам на МиГ-17, 19, 21 и Су-7, в шестидневную войну погибло 33, и ещё около дюжины погибли или попали в плен в послевоенных столкновениях и учебных полётах в 1967 году. Карьера Самира Азиза резко пошла в гору — он был хорошим, квалифицированным, и что более важно — живым .

Надо сказать, ему очень повезло — 104-я авиабригада одной из первых получила новые МиГ-21, и в ней выросло некоторое количество очень талантливых пилотов. Сами египтяне достаточно сложно относились к новым самолётам. С одной стороны, они были существенно быстрее и маёнвреннее. С другой стороны, отсутствие пушек (особенно на поздних версиях, начиная с ФЛ и до МФ) и малый запас топлива создавали проблемы. Другой сложностью были подвесные контейнеры для аэрофотосъёмки, которые они считали на столько бесполезными, что заменяли их на ... камеры, снятые с ИЛ-28 Р, помещённые в 490 литровый подвесной топливный бак. Впрочем, очень скоро вылеты на фотосъёмку израильских позиций для 46-й эскадрильи ушли на второй план.

Потому что Насер начал войну на истощение. И завертелось.

2.3 Первая кровь

В то время египетские BBC решали три основных типа задач - нанесение ударов по территории Израиля, недопущение атак израильских BBC на позиции армии на западном берегу и аэрофотосъёмку. И то, и другое получалось так себе - налеты на позиции ЦАХАЛ всегда были сопряжены с большим риском, а эффективно перехватывать израильтян египетские пилоты долгое время просто не успевали - к тому моменту, когда перехватчики поднимались в воздух, цель уже была над Синаем. Египтяне попробовали было использовать дежурные пары, находящиеся в воздухе, но они при встрече с "Миражами" нередко очень быстро гибли.

Первый раз Самир Азиз столкнулся с израильскими летчиками 14 апреля 1979 года - когда четверка МиГ-21 вылетела на сопровождение пары Су-7 фоторазведки в районе перевала Митла. Разумеется, израильтяне тут же отправили им навстречу с авиабазы Рефидим пару "Миражей" 119-й эскадрильи (летчики Реувен Розен и Менахем Эяль), вооруженных только что полученными от американцев "Сайдвиндерами" В ("Баркан" по израильской классификации).

Египтяне тут же разумно отзывали разведчиков за канал, оставив истребители прикрывать их отход. Тут же, обе стороны подняли усиление - четверку МиГ-21 Ф-13 102-й авиабригады с авиабазы Иншас и четверку "Миражей" 119-й эскадрильи из Рефидим.

Сам Самир Азиз описывал этот бой так:



"... Су-7 спикировали, чтобы произвести съёмку, а мы остались выше. Потом наземный контроль сказал - противник в 2 километрах позади меня. Мои колени задрожали — мне впервые было так страшно. Я подумал, что если меня сбьют над Синаем, то я окажусь в плену. Тогда я сказал себе - "началось" - и сделал крутой вираж влево с большой перегрузкой. В этот момент ракета взорвалась рядом с самолетом Исмаила (Исмаил Хассан Имам, его ведомый). Он сказал, что его самолет поврежден - я ответил ему, чтобы он уходил за канал и приземлялся в любом подходящем месте. Я посмотрел назад и увидел пару "Миражей" за собой. Я ушел вправо с набором высоты - но они преследовали меня ... Я увидел под собой Канал - и четверку МиГ-21 Ф-13, отправленную к нам на помощь. Они столкнулись с подошедшей к израильтянам четверкой "Миражей". Я набрал высоту и скорость, огляделся, и увидел внизу МиГ-21, который преследовал "Мираж", за которым летел другой МиГ. Тогда я сказал себе - "почему бы не попробовать его сбить"? Я спикировал к одному из них, но "Мираж" быстро изменил направление. Тогда я снова набрал высоту, увидел самолёт, уходящий на восток, в сторону Израиля, спикировал к нему, выпустил ракету и увидел взрыв, а затем "Мираж" с черным дымом ушел вниз. Я не нашел вторую ракету и понял, что в первый раз выпустил их обе. Я обернулся, чтобы убедиться, что меня никто не преследует - но позади никого не было. Я видел, как "Миражи" возвращаются назад, и начал уходить за канал, чтобы они не сбили меня по пути домой. Я вернулся домой и рассказал всем, как я сбил «Мираж»".

В итоге, "Мираж", за штурвалом которого был ведущий первой израильской пары Реувен Розен, сумел дотянуть до Рефидим и совершить аварийную посадку - по счастливой случайности, ни одна из жизненно важных систем не получила фатальных повреждений, хотя в самолёте насчитали больше 200 новых отверстий.



Рис. 2.3: Михаиль в кабине МиГ-21. Фото group73historians

Часто пишут, что в том бою обе стороны заявили по одной победе, в то время как в реальности ни одного самолёта сбито не было. Это не совсем верно. Был сбит один МиГ-21 102-й иабр, повреждены один МиГ-21 104-й иабр (того самого Исмаила Имама) и “Мираж” Розена из 119-й эскадрильи. К слову, сначала израильтяне заявили о двух сбитых МиГах - но позже, когда выяснилось что самолёт Исмаила Имама дотянул до аэродрома, сократили заявки до одной.

Израильтянин же, поразив МиГ-21 капитана Ахмада Нур Эд-Дина из 102-й авиабригады, решил “досмотреть кино” - проследить траекторию падения самолёта. Эту ошибку совершили десятки летчиков до него и очень многие - после. Для того, чтобы прицелиться и выпустить ракету, египетскому пилоту (которым и был Самир Азиз) хватило нескольких секунд.

Но самое комичное началось уже после возвращения. Вскоре выяснилось, что фотокинопульт на самолете Самира Азиза не работал, и командиры заставили его писать длинное объяснение - что он делал в бою, что видел - и почему считает, что он сбил “Мираж”. Причина такого дотошности вскрылась быстро - предполагалось, что самолёт 102-й иабр был по-ошибке сбит кем-то из своих.

Что характерно - египтяне скорее были готовы поверить в то, что Самир сбил свой самолет, чем в то, что он сбил “Мираж”. Но это частности. А текущие события подтверждали большие проблемы египтян - 21 мая 69-го “Миражи” всё той же 119-й эскадрильи затянули в близкий маневренный бой и сбили три египетских МиГ-21, все сбиты пушками. Отличились Комэск Ран Ронэн, старший замкомэска Ашер Снир и всё тот-же Реувен Розен. Египтяне подтвердили два сбитых МиГ-21.

Дальше дела у египтян шли не очень здорово — он достигали некоторых успехов в атаках израильских позиций, но потери при этом несли существенные. Что важно — во время налётов на Синае погибли или попали в плен много опытных лётчиков МиГ-17 и Су-7. У истребителей, как правило воевавших над Египтом, было больше шансов покинуть самолёт над своей территорией.

Классикой израильской тактики того времени были засады в воздухе — одна пара выманивает противника, вторая — ждёт на малой высоте, и в нужный момент атакует. Работало часто и почти безотказно — правда, вскоре сами египтяне попытались взять эту тактику на вооружение. Получилось не сразу — но получилось!

2.4 Первая победа

20 июля 69-го египтянам удалось выманить два израильских "Миража" маневрами демонстративной группы и сбить их фирменной израильской атакой снизу.

(С)

"МиГ-17 развернулись в сторону Мансуры, но у меня всё ещё было достаточно топлива и я жаждал боя. Я набрал высоту, чтобы убедиться, что израильские радары видят меня. Мы сделали полный круг, но никто не появился. Тут я увидел четвёрку «Миражей», набирающих высоту и подбирающихся к первому и второму номеру нашего звена, и один за другим выпускающими ракеты. Я повернулся на них, и чтобы помочь им, выпустил ракету в сторону близкайшего «Миража» — грубо, без сигнала захвата цели. Случилось чудо — моя ракета поразила цель. Была большая вспышка, и моя цель начала разваливаться на части. Другие израильтяне тут-же отвернули в сторону Синая, а повреждённый самолёт летел за ними. У меня было мало топлива, и я не преследовал его, но разведка после боя подтвердила, что израильский пилот катапультировался, а самолёт упал на другой стороне Канала..."

Что характерно, Михаиль пишет «наши первый и второй номера», как о товарищах по эскадрилье — по другим источникам, лётчики были из 44-й иабр. Их ведущий, майор Хассан Хедр, был сбит несколькими минутами позже — избежав ракет «Миражей», его самолёт не пережил встречи с собственной ПВО.

Израильская сторона подтверждает потерю двух «Миражей» в тот день, правда при несколько иных обстоятельствах. Были сбиты лейтенанты Эли Зоар и Эйттан бен Элияху, будущий главком ВВС Израиля. Иногда пишут, что Зоар был сбит в воздушном бою, а бен Элияху — огнём ПВО. В своё время этот вопрос обсуждался на израильском форуме <https://www.fresh.co.il>, причём один из участников утверждал, что Бен-Элияху совершенно точно был сбит в воздушном бою, а версия с ПВО появилась позже. Так этот или нет, я не знаю, да и к теме статьи это особо не относится. В случае с Зоаром всё проще — на сайте Амира Сегева пишут, что в его самолёте вышла из строя радиоаппаратура, и пилот не услышал многочисленных предупреждений.

И да, по израильской версии «Миражей» было два. Вероятно, оба до последнего момента были увлечены погоней за МиГами демонстративной группы и не заметили угрозы. Со стороны египтян это было первое успешное применение засадной тактики — и практически последнее. Потеря двух машин в воздушных боях в день была для израильтян очень неприятным эпизодом, и они достаточно быстро выработали меры противодействия. Ну, и сказывалось качество их взаимодействия с наземным КП, куда выше чем у арабов.

13 сентября случилось ещё одно большое столкновение. 9 сентября случился знаменитый «Равив» — рейд израильской бронетехники за Канал. 11 сентября египтяне ответили — массированным налётом на израильские позиции ПВО. 46-я иабр в тот день эскортировала МиГ-17, атаковавших израильские ЗРК. Разразился большой воздушный бой (фактически, стычки разного состава продолжались практически с первого налёта — египтяне прилетали, израильтяне перехватывали их и преследовали на пути домой). Самир атаковал один из Миражей (судя по израильскому описанию того боя, им был Одед Мааром из 119-й эскадрильи, увернувшись от четырёх советских ракет "Атолл").

(С)

Когда мы возвращались назад в сторону Канала, МиГ-17 были атакованы четвёркой «Миражей». Мы спикировали с высоты в 5 километров, когда израильтяне были заняты тем, что охотились на 17-е, которые крутились на одном месте как могли. Израильтяне не увидели нас, но в той ситуации мы не могли использовать наши ракеты (пушек к МиГ-21 ФЛ не было). Когда израильтяне наконец подобрались достаточно близко, чтобы атаковать 17-е пушками, замыкающий звена МиГ-17 совершил ошибку. В крутом левом повороте он зацепил крылом землю, и его самолёт тут же превратился в огромный огненный шар. Два "Миража" начали набирать высоту, и мы бросились за ними. Я сказал моему второму номеру приготовиться к атаке. Я выпустил обе ракеты и видел их белые хвосты, летящие к цели. Мне казалось, что я не мог промахнуться, но израильский лётчик оказался опытным пилотом, он вошел в крутой вираж, сделал бочку и спикировал вниз. Мы остались без вооружения и вышли из боя.

Другая пара «Миражей» ввязалась в бой с другой парой 21-х из 26-й эскадрильи, майора Фавзи Салама и лейтенанта Мустафы Гема. Фавзи Салама промахнулся, а его второй номер

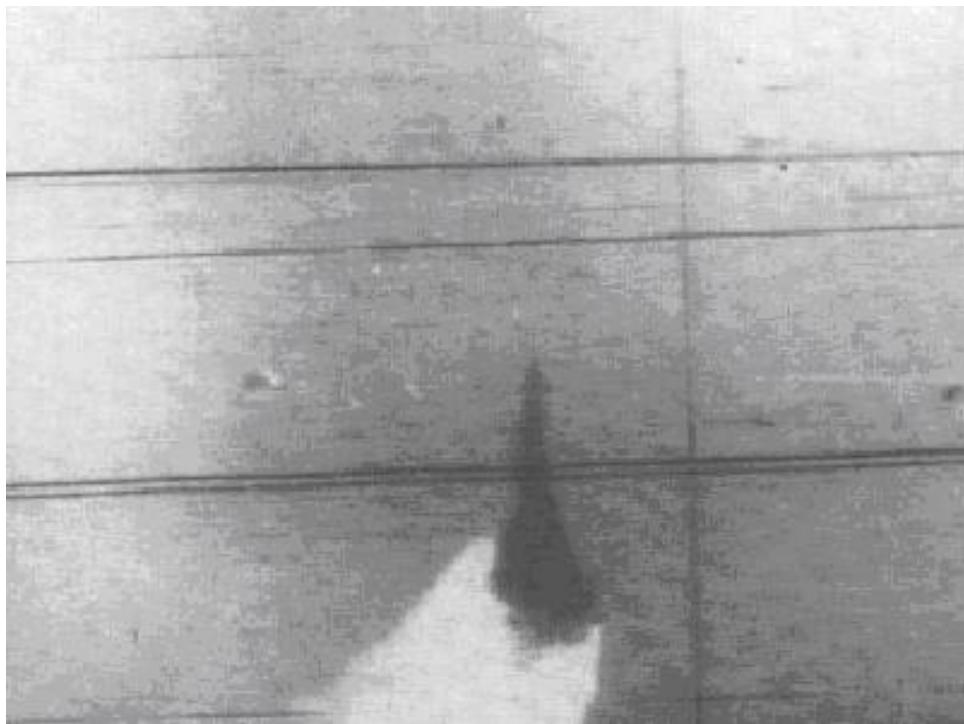


Рис. 2.4: Горящий «Мираж» - часто это фото датируют 20 июля

заявил одну победу. По другой (возможно, непротиворечивой) версии, ещё одну победу записал себе лейтенант Реда Сакр.

В тот день израильяне заявили 7 сбитых в воздушных боях (5 МиГ-21 и 2 Су-7), и ещё три записали на счет ПВО (один МиГ-21 и два МиГ-17). Египтяне подтверждают потерю 8 машин. Потери Израиля составили один «Мираж» — его пилот, первый израильский ас капитан Гиора Ромм попал в плен. С его слов, его сбили на высоте около 20 000 футов — так что на победу могут претендовать оба египтянина.

В Израиле главной причиной потери самолёта посчитали привычку пилотов «Миражей» размыкать пары в ходе боя — стремясь одержать как можно больше побед, они часто воевали поодиночке.

«МиГи стреляли с любых углов. Их шансы попасть были невелики, но они всё равно стреляли. В учебных боях, когда ты видишь самолёт с такого ракурса, ты игнорируешь его, но в этом конкретном бою египтяне стреляли из любых положений. По мне дважды открывали огонь даже из передней полусферы» — так описывает тот бой один из израильских лётчиков 119-й эскадрильи.

После этого, египтяне прекратили все попытки завоевывать превосходство в воздухе, и сконцентрировались на сопровождении собственных ударников «за Канал» и перехвате израильян.

До конца войны на исходящие, Самир Михаиль принял участие в нескольких столкновениях с израильянами. Он не одержал побед, и не были сбит.

46-я иабр до конца войны потеряла несколько самолётов и сумела одержать ещё одну возможную победу.

В феврале 70-го очередной бой «Миражей» 101-й эскадрильи и МиГ-21 104-й авиабригады закончился со счетом 1:1 — теперь уже арабы подловили израильянина (за минуту до того сбившего 21-й), когда тот пытался выйти из боя с аварийным остатком топлива. Израильяне подтверждают потерю одного «Миража» (лётчик, Авиноам Келдес, попал в плен).

Самир Михаиль участвовал в войне, которую в его стране назовут Октябрьской. 8 октября 1973 года он был сбит в воздушном бою с лётчиками 101-й эскадрильи ВВС Израиля. Самир Михаиль исполнял обязанности командира эскадрильи. Победу одержал Эйтан Карми (в тот день он сбил 2 МиГ-21, Самира Михаила и его ведомого, лейтенанта Салаха). Сам Эйтан Карми также был сбит другим МиГ-21, предположительно пилотируемым номером 3 в звене Михаила, Абиделем Хаммамом. Тот бой закончился со счетом 3:1. Ещё одну подтвержденную победу одержал

резервист и летчик-испытатель проекта "Кфир" Асаф Бин-Нун.

Самиру удалось катапультироваться, он был подобран арабским рыбаком, провел несколько недель в госпитале с компрессионным переломом позвоночника. Его потеря стала тяжелым ударом для эскадрильи. Восстановился на лётной работе. В дальнейшем стал генерал-майором, дал множество интервью. Активно поддерживал президента Мубарака.

Использованы источники [8, 4, 7, 1, 6]. Все фотографии взяты с сайта <http://group73historians.com>

Ссылка на оригинал https://vk.com/wall-162479647_34608

К оглавлению на странице [2](#)

Катехизис Катафисса



3. Похождения полковника Шукри Табета

R

Дисклеймер: эта статья представляет собой перевод с иврита интервью с Шукри Табетом, вышедшем в Журнале BBC Израиле №130 (231) в декабре 1999 года, дополненный отрывком из книги «For Heaven's sake» Авирама Баркаи и моими комментариями. Возможны незначительные расхождения с исходными текстами.

Мои комментарии отмечены так: (...-А.Н.). Иллюстрации взяты мной из разных источников.

Интервью Табета — одно из немногих сирийских свидетельств о воздушной войне в Йом-Киппур, и одно из первых, если не первое, их подробное описание глазами сирийского пилота. И совершенно точно — первое, переведенное на русский язык

Хоть мне и не удалось сбить ни одного израильского самолёта, но я смог уцелеть после четырёх воздушных схваток с израильскими пилотами, а это что-то значит,» — рассказывает полковник Шукри Табет, в настоящий момент — командующий палестинской вертолётной эскадрильей и бывший комэск двух боевых эскадрилий Сирийских ВВС. В Войне Йом-Киппур Шукри Табет был командующим эскадрильей МиГ-21. С большой открытостью он рассказывает о воздушных сражениях, в которых он принимал участие во время войны, описывает атмосферу в сирийских ВВС в то время и анализирует те проблемы, с которыми пришлось столкнуться сирийцам и израильтянам. «Я ничего не скрываю и не уклоняюсь от какого-либо вопроса, — говорит он, — в конце концов, это произошло уже более двадцати лет назад»

Пилоты говорят, что самое важное в воздушном бою — это умение видеть картину целиком. На учениях это просто: после приземления каждый пилот рассказывает то, что видел, а потом записи собираются в единую картину боя. В настоящих воздушных боях, на войне, полная картина недоступна никому. Потому что кое-что всегда будет упущено. Свидетельства другой стороны.

Полковник Шукри Табет, ныне командующий палестинской вертолётной эскадрильей, был командиром эскадрильи МиГ-21 в сирийских ВВС во время войны Йом-Киппур. Его версия одного из воздушных боев, которые он вел в этой войне, обеспечивает исключительную, почти уникальную возможность получить картину с другой стороны. И, в то же время, понять, насколько его видение отличается от нашего (израильского — А.Н.).

«Самая большая битва, в которой я участвовал, была в конце войны,» — говорит Табет. «Это было над Джебель-а-Шейхом за два дня до окончания войны 1973 года». «Джебель-а-Шейх» — это Хермон. Война 1973 года, конечно же, является войной Йом-Киппур.

«Бой был на средней высоте, с восемью, а может быть, с десятью самолетами «Мираж» из израильских ВВС, и я вел квартет сирийских МиГ-21, «Миражи» атаковали нас, и мы начали оборонительное маневрирование, а затем вышли из боя и вернулись обратно в Дамаск. Два пилота

из моего звена получили повреждения и были вынуждены катапультироваться».

Записи ВВС Израиля о войне Йом-Киппур также упоминают этот бой. Дата: 22 октября 1973. Место: Гора Хермон.

В воздушном сражении участвовали две пары израильских самолетов Мираж (точнее, «Нэшер» — А.Н.). Подполковник (запаса) Шломо Леви, тогда заместитель командующего эскадрильей «Миражей» (113-й эскадрильи — А.Н.), вел одну из пар: «Мы еще не достигли Кирьят-Шмоны, и диспетчер уже сказал нам повернуть на восток и быть готовыми к встрече с противником. Мы сбросили баки, переключили тумблеры вооружения и включили форсаж. Мы видели перед собой сирийский quartet МиГ-21. Амос Лапидот, который был моим вторым номером, столкнулся с одной из их пар, и я остался прикрывать его. Через несколько секунд я вдруг увидел, что все небо заполнено «МиГами». Я вышел из оборонительного маневра и повернул к одному из самолетов. Я оказался в 350 метров от него. Я попытался выстрелить в него с большим упреждением, но не попал. Он маневрировал очень интенсивно, я думаю, с перегрузкой 6-7 G. Я подошел на расстоянии 150 метров от него и выпустил еще одну очередь. На этот раз пули попали в самолет, и произошел огромный взрыв. Мне пришлось резко сбросить скорость, чтобы не врезаться в обломки».

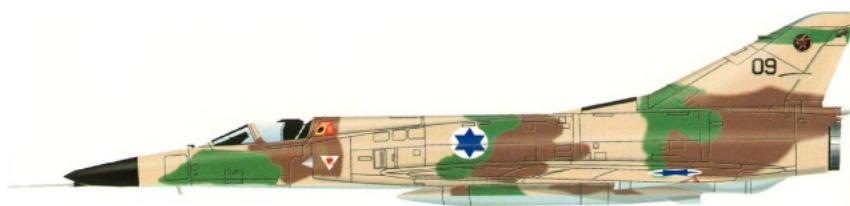


Рис. 3.1: «Нэшер» №09 Шломо Леви. Источник: sky-high.co.il

«Тогда я выпустил ракету в другой самолет, примерно в 1200 метрах от меня, и я тоже сбил его, и этот пилот тоже катапультировался, и в этот момент диспетчер сообщил, что в район боя подходит множество сирийских «МиГов», и приказал мне немедленно разорвать контакт и вернуться домой. Когда мы возвращались, тот же диспетчер, но уже на другом канале наводил на цель еще двух пилотов «Миражей», Эйтана Карми и Эльдада Маяна, которые вступили в бой, когда мы уже ушли».

«Когда мы прибыли, — говорит майор (запаса) Эйтан Карми, — там уже было большое воздушное сражение. «МиГи» потеряли двоих и начали выходить из боя. То, что началось в равной борьбе, закончилось погоней. Я преследовал самолёт, который направлялся в сторону Дамаска, снижаясь еще и еще. Преследование продолжалось около полутора минут. У меня было мало топлива и не так много времени, я должен был уходить оттуда, потому что это была хорошо защищенная (батареями ЗРК района ПВО Дамаска — А.Н.) область, но мне все же удалось захватить цель и выпустить ракету. Она поразила цель в полутора километрах от меня, и я видел, что сириец получил какие-то повреждения. Из-за малого остатка топлива и близости сирийских ЗРК мне нужно было возвращаться. Я не видел, катапультировался сириец, или нет. Только после возвращения я узнал, что все же сбил его».

«Поймите, — объясняет Шукри Табет 26 лет спустя, — чтобы использовать мои ракеты, я должен был лететь с небольшой перегрузкой (пуск ракеты при перегрузке носителя более 2G был невозможен — А.Н.), а чтобы использовать пушки — оказаться на расстоянии 200-300 метров. Я должен был соблюдать еще более жесткие условия, почти недостижимые в реальном бою.

МиГ-21 имел очень большие ограничения по ведению боя. На больших перегрузках, на самом деле, даже более 2,5 G, его оружие был практически бесполезным. Но реальные бои почти всегда проходили на больших перегрузках — что нам было делать? Мы летали на этом самолете, и все мы были очень недовольны, потому что мы знали, что у нас были плохие радары и ракеты (радар «Миража» по мнению израильтян был также столь плох, что они заменили его на балласт — А.Н.). Мы были словно два разных человека — у одного оружие времён Второй Мировой, а у другого — самое современное».



Рис. 3.2: Эйтан Карми. Фото Zohar Shachar (2015 год)

3.1 Летный курс в Сирии и СССР

Во время войны Йом-Киппур полковник Шукри Табет служил в сирийских военно-воздушных силах, но первоначально он был палестинцем, который иммигрировал в Сирию. Шесть лет назад, сразу после подписания Ословских соглашений, он вернулся в Газу и был назначен командующим вертолетной эскадрильей. Он родился в 1946 году в Беэр-Шеве, седьмом ребенке семьи Табет. У него три брата и три сестры. Когда ему было один год, его семья переехала в Газу. Он окончил среднюю школу в Газе, со специализацией в физике. Он всегда любил самолеты и мечтал стать летчиком, он говорит о себе:

«В 1964 году, когда я окончил среднюю школу, я переехал в Дамаск, где вся моя семья осталась в лагере беженцев в Джабалье, а через год меня приняли в Колледж Дамаска и я начал изучать право. Я увидел объявление, призывающее добровольцев на сирийский воздушный курс, я увидел возможность и решил воспользоваться этим, всё, что я хотел, было стать офицером в армии, а в Сирии, как и везде, наиболее престижно было стать лётчиком».

В 1967 году Шукри Табет начал курс. «Первый год курса был у основания Алеппо, на севере Сирии,» - говорит он. «Это были теоретические исследования и полет на «Бурундуках» (легкий учебный самолет из Канады) и L-39 (чешский учебный самолет). Летчики-истребители Сирийских BBC второй год обучаются в Краснодаре, на Украине (так в оригинальном интервью—А.Н.), где я летал на МиГ-21. Я был единственным палестинцем на сирийском лётном курсе, но оба инструктора и курсанты обращались ко мне так же, как и ко всем остальным».

В 1969 году Табет завершил лётный курс в СССР и вернулся в Сирию в качестве молодого лейтенанта, пилота МиГ-21. Там, под Дамаском, он продолжил курсы и тренировался с инструкторами из СССР и Сирии. В течение года он жил один в Дамаске, пока не женился на девушке, с которой он встретился в Газе. «Я написал моей семье в Газе, что хочу жениться на ней, они согласились, и ее отправили в Дамаск».

В войне Йом-Киппур или войне 1973 года, как он ее называет, он находился на авиабазе Сигаль под Дамаском и командовал эскадрильей МиГ-21 (эскадрильей №11 - А.Н.). «В течение первых пяти дней мы занимались разведкой и прикрытием сирийских танков, но с шестого дня я участвовал в четырех воздушных боях против израильских летчиков, которые летали на «Фантомах» и «Миражах».

«Битва в районе Хермона была самой большой, в которой мне довелось участвовать, но были и другие события, например, в середине войны я участвовал в бою над авиабазой Хулуле

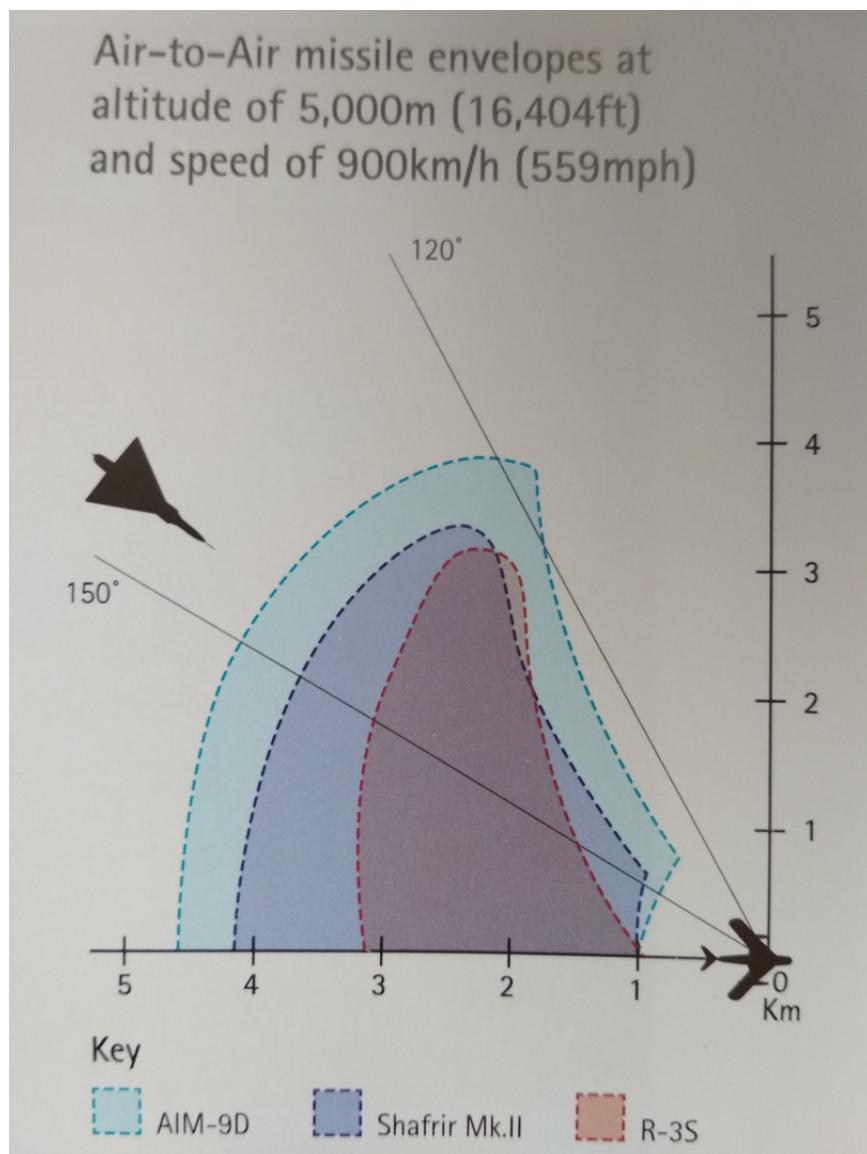


Рис. 3.3: Сравнение областей пуска ракет сирийцев и израильян, фото из книги Arab Migs (vol.5 October War 1973: part 1) Тома Купера.

недалеко от Дамаска. Я был в патрулировании на большой высоте и увидел четыре израильских «Фантома», летящих на небольшой высоте, готовых атаковать взлётно-посадочную полосу. Я понял, что они атакуют через несколько секунд, и я выпустил ракету в сторону ведущего самолёта, чтобы привлечь их внимание, но, к моему удивлению, они всё равно продолжили атаку. К моему удивлению, потом они были готовы и к воздушному бою».

И снова вернёмся к описанию того боя в BBC Израиля, которые полностью совпадают со словами сирийского лётчика. «12 октября, в 6:50, четвёрка «Фантомов» атаковала сирийскую авиабазу Хулхуле», - говорится в докладе. «Пока они все еще были в воздухе, другие экипажи сообщали о появлении «Мигов» в воздухе. Во время удара был также зафиксирован плотный зенитный огонь».

«Это была обычная рутинная, - рассказывает полковник (в отставке) Амnon Гурион, который возглавлял атаку. - Район авиабазы Хулхуле был сложным. Там было много зениток, и результаты ударов по ним были хуже, чем мы привыкли видеть. Я думаю, сирийские средства РЭБ тоже доставили проблем. Я помню, что в этом рейде был очень серьезный зенитный огонь, артиллерии и ракет, мы просто были поглощены морем взрывов вокруг, но «Мигов» близко мы не видели». (на самом деле, здесь произошла некоторая путаница. Звено Амона Гуриона атаковала авиабазу Хулхуле, а бой с «Мигами» был несколько севернее, над аэродромом «Дамаск-международный»,

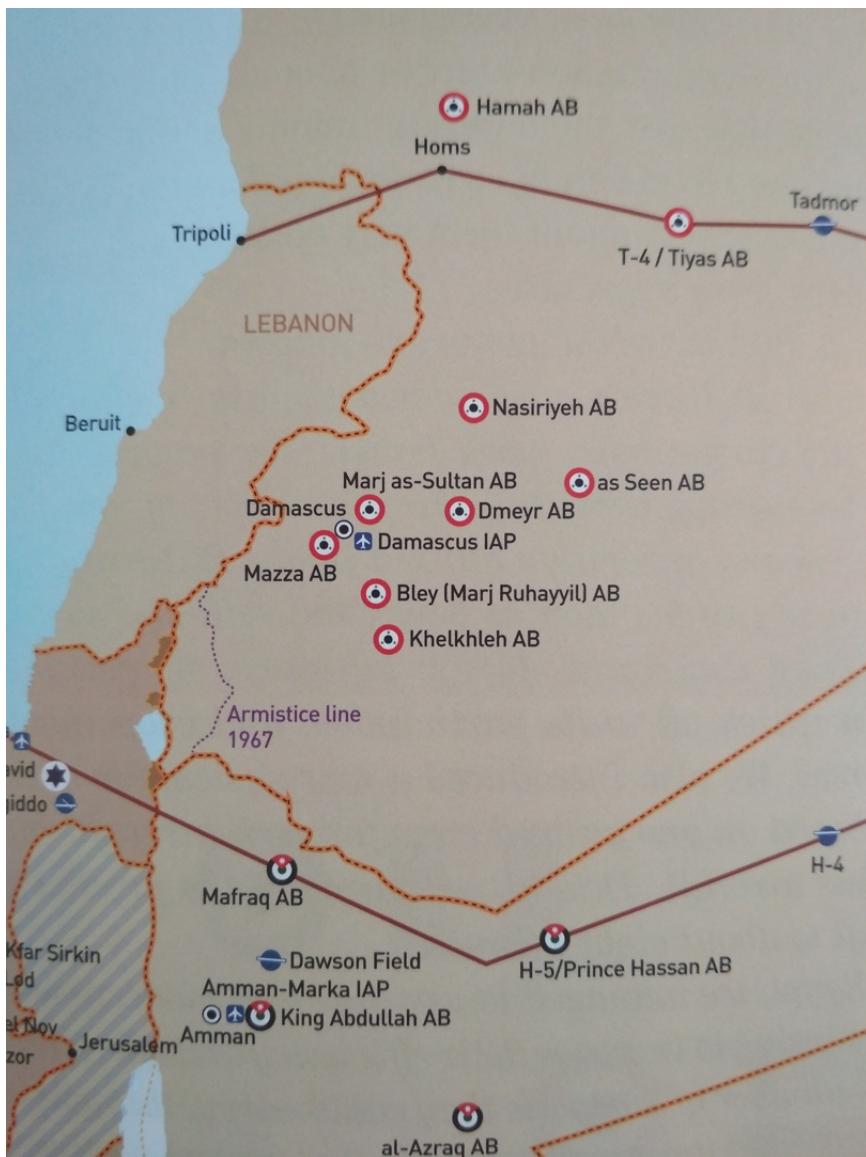


Рис. 3.4: Сирийские авиабазы, фото из книги Arab Migs (vol.5 October War 1973: part 1) Тома Купера. Хулхуле находится несколько южнее Дамаска.

об этом ниже - А.Н. Также отметим, что это был уже четвёртый налёт на эту авиабазу в 73-м году).

3.2 Против солнца

Табет улыбается, открыто говорит. «Мне все равно, - говорит он, - я ничего не скрываю и не избегаю никаких вопросов».

После всех боёв, в которых вы участвовали, что вы думаете об израильских летчиках?

«Еще до войны было несколько воздушных боев, в которых я не участвовал, но я слышал о них всех, и я говорю вам, что израильские летчики показали себя лучше до войны, чем во время войны».

Почему?

«Потому что израильские военно-воздушные силы были вынуждены воевать по совсем другим правилам. Раньше израильтяне все время диктовали условия, и на этот раз они (арабы - А.Н.) подготовились, и подготовились очень хорошо. Например, до 1973 года, израильтяне всегда планировали воздушные бои так, чтобы солнце светило в глаза египетским пилотам, а в 1973 году было наоборот».

Израильяне всегда провоцировали нас на атаку, выманивая наши самолёты своими, которые было хорошо видно на египетских и сирийских радарах. А когда наши «МиГи» поднимались, чтобы перехватить их, то на малой высоте их ожидали невидимые для РЛС израильские самолёты, и когда сирийские или египетские самолёты взлетали, израильяне атаковали их снизу вверх — в идеальной позиции для пуска ракет. Таким образом, они и достигали хороших результатов. Но все это было до 1973 года. Израильяне владели инициативой, они решали, где и когда будет сражение. Везде были ловушки, засады. В 1973 году не было засад. Бои были лицом к лицу.

Израильским пилотам повезло, им повезло иметь хорошее оружие и хорошие радары».

Разница, на ваш взгляд, в технике?

«Да, сирийские летчики очень храбры, очень талантливы и хорошо обучены, но в 1973 году израильяне были лучше вооружены. Я должен признать, что я понятия не имею, каков ваш уровень сейчас, и последний раз, когда я летал на истребителе, это было более 10 лет назад, это был МиГ-21 в Йемене, и сегодня воздушный бой изменился, и теперь больше полагаются на технику. Раньше это было не так, и сегодня наше оружие тоже стало другим. Например, эти новые ракеты, «выстрелил и забыл».

Какова была атмосфера сирийских BBC во время войны?

«В первые пять-шесть дней войны боевой дух сирийских BBC был высоким, а затем, когда вы начали атаковать цели в Сирии, Дамаске, сирийская армия отступала с Голан, то и настроение менялось. Хотя ни один из моих близких друзей не был убит на войне, в моей эскадрилье были погибшие».

Вы сами сбивали израильские военные самолёты?

«Нет, мне не удалось сбить израильский самолёт, но остаться в живых после четырех битв с вашими BBC что-то значит, значит, что я хорошо летал».

Вертолеты Раиса ("президента А.Н.)

После войны Йом Киппур, Шукри Табет переучился на МиГ-23. В течение следующих четырех лет он служил летчиком, а затем командиром эскадрильи в эскадрилье МиГ-23 на базе около Дамаска.

«Я оставался в сирийских военно-воздушных силах до конца 1978 года, когда между лоялистами Сирии и палестинцами в Ливане вспыхнула борьба, у нас было очень мало палестинских офицеров в сирийских военно-воздушных силах, шесть, максимум восемь, и, насколько я знаю, я был единственным пилотом. Я считал себя сирийцем на сто процентов, но когда сирийские BBC сражались против палестинцев в Сирии и Ливане, все изменилось, и я не мог больше участвовать в этой войне, поэтому я ушел. Это была война в Ливане, и я не мог оставаться в Сирии. Мне очень жаль, что сирийская армия напала на палестинцев тогда».

В конце 1970-х годов Табет, который был объявлен дезертиром из сирийской армии, присоединился к Force 14, BBC Яссира Арафата, с двумя целями: сформировать ядро для BBC в создаваемом палестинском государстве, и оказать содействие в транспортировке членов организации на Ближнем Востоке, для которого молодые палестинцы были отправлены в арабские страны для прохождения обучения, а затем были отправлены в штаб-квартиру в Тунисе.

«В течение года я был инструктором в Алжире, затем четыре года в Ливии, на МиГ-23, и когда я закончил свою работу в Ливии, я тренировал на МиГ-21 в Йемене десять лет». В какой-то момент он был назначен командующим Force 14. Он не хотел рассказывать об этом периоде. «Все было — обучение, полёты и лекции».

Табет впервые встретился с Ясиром Арафатом в Бейруте в 1978 году. Когда были подписаны соглашения в Осло, Арафат позвонил ему и предложил ему присоединиться к вертолетной эскадрилье Палестинской автономии, расположенной в Газе. Конечно, Табет посчитал это большой честью. По сей день, смотря на фото с его тщательно отглаженной оливковой формой, знаками отличия полковника и «крыльями» лётчика, с огромным пистолетом, висящим в кобуре на поясе справа, вы можете видеть, как его лицо сияет от счастья.

Вертолетная эскадрилья Палестинской администрации была расположена в западной части Газы, прямо на пляже, в нескольких минутах ходьбы от дома Арафата. В состав эскадры входили три Ми-17, российских транспортных вертолёта. Красивые, компактные, полированные, окрашенные в белый цвет с зелено-белой полосой в центре. Внутри вертолёты еще более впечатляют.



Рис. 3.5: Полковник Табет, 1999 год. Фото из Журнала BBC Израиля

Очень просторные, с элегантными креслами и новой обивкой. Совершенно отличаются от израильских вертолетов, с вертикальными жесткими армейскими стульями и масляными пятнами вокруг отверстий в потолке.

Рядом с ангаром стоят два вертолета. Третий вертолет — в России на ремонте. Они предназначены только для одной цели — перевозить Арафата, и постоянно находятся на линии Газа-Газа-Газа, а иногда и Газа-Каир. «Когда не используются три вертолета, у меня есть время для проведения учебных полётов для молодых пилотов,» - объясняет Табет. «Теперь у меня их всего два, а два вертолета - это минимальное количество, так что сейчас они не тренируются».

Сам Табет никогда не летал на вертолете. Он, как уже упоминалось, истребитель. Но он отвечает за вертолеты, полеты и подготовку палестинских летчиков, местных жителей. Между тем, для эксплуатации вертолетов были специально привезены два опытных российских летчик-испытателя. «Тем не менее, - говорит Табет, - это раис, это не просто пассажир».

Сегодня Шукри Табет живет со своей женой и тремя дочерьми в Газе. У него есть брат и сестра в Аммане, брат и сестра в Газе, брат в Ливии и сестра в Рамалле. «Все мои дочери родились в Дамаске, все они путешествовали со мной на протяжении многих лет, все они закончили университет в Газе или все еще учатся, одна работает в области медицинских исследований, вторая изучает английскую литературу, третья - физику. Моему сыну Ахмеду — год».

Хочешь, чтобы он был пилотом?

«Ни в коем случае! Вместе со мной курс закончили двадцать шесть человек, шесть лет спустя, девять из них уже не было в живых, а сегодня осталось только четверо... Быть боевым пилотом - опасная профессия... Лично мне это очень нравилось, но я бы не хотел этого для людей, которых я люблю. Но если бы я мог снова начать свою жизнь, я бы снова решил стать летчиком-истребителем».

В дополнение к своей роли командира палестинской эскадрильи вертолетов Шукри Табет



Рис. 3.6: Один из вертолётов «Подразделения 14» в Газе, 2001 год. Ангар были уничтожен израильской ракетой.

является членом израильско-палестинского совместного аэрокосмического комитета. «Благодаря долгим часам переговоров и обсуждений я нашел настоящих друзей в ваших BBC,» - радостно говорит он.

Табет говорит о подполковнике Алоне, который до недавнего времени занимал пост главы международной координации в IAF, а Алон, пилот F-16, ушел в отставку из IDF несколько недель назад. В честь его отставки полковник Табет пригласил подполковника Алона на праздничный обед.

«Мы работали вместе четыре года без соглашений и без протокола, и мы передали их очень позитивно, без сучка и задоринки, без кризисов, как будто все было подписано,» - сказал Табет. «Как у боевого лётчика, у меня была возможность в прошлом стрелять в вас, и у меня, конечно же, было такое же чувство: если бы я встретил израильтянина тогда, в воздушном сражении, я бы думал только об одном — как его убить. Сейчас... сейчас мы все должны жить в мире, другого пути нет».

3.3 На этом интервью заканчивается.

Как я писал выше, в комментариях, в статье есть некоторая путаница в том, что касается боя 12 октября. Фактически, он проходил южнее Дамаска, когда четвёрка «Фантомов» 201-й эскадрильи, атаковавшая аэропорт Дамаска уходила от цели в сторону Голан. В это же время, другое

звено бомбило Хулхуле — неудивительно, что сирийский комэск их перепутал!

Что касается боя с МиГ-ами, он тоже был и достаточно подробно описан в книге «От имени Неба» (For Heaven's sake) Авирама Баркаи. Мне кажется, стоит привести этот отрывок полностью — есть предположение, что в ней достаточно подробно описан тот самый бой, о котором упоминает сирийский комэск. Да и вообще отрывок достаточно показательный:

C

«Регев! На инструктаж!» - орёт громкоговоритель, как только Гиль Регев переступил порог здания Эскадрильи, после перегона самолёта из Шарм - эль Шейха – завершающей стадии его ночных приключений.

«Сирийцы хорошо восприняли уроки Шестидневной Войны» - говорят им на инструктаже перед новым заданием — «Подвергшиеся недавним атакам аэродромы уже вернулись в действие. Нам надо повторно разбомбить аэродромы Дамаск-Международный и Хулхуле».

Гиль Регев невольно содрогается — "Дамаск, это там сейчас электрошоком пытают Шани-боя и Асаэля. А у меня штурманом поставили молодого Шмуэли – это тебе не хладнокровный Бар-Ам. И это не спокойный Шарм Эль Шейх".

В 06:10 четвёрка Фантомов, цель которых аэродром Дамаск-Международный, взлетает и образцово собирается в звено, равняясь на ведущего, капитана (запаса) Ади Бная.

Позади долины Ливана, впереди последний отрезок маршрута на Дамаск. Над городом и его окрестностями лежит тёмная пелена. «Интересное сочетание» - думает ведущий, Ади Бная – «Пары влаги вместе с дымом и пеплом от горящих нефтехранилищ, которые мы бомбили вчера». «Первый! Внимание!» - сообщает второй номер, Итамар Барнеа, летящий вслед за Бная – «Четвёрка МИГ-ов высоко над нами!».

«Вижу» - отвечает Ади Бная – «Продолжаем!»

И командует, своим спокойным голосом, как будто на учениях по бомбометанию – «Опуститься под полосу дыма!»

«Отлично!» - думает в ведущем самолёте Ади Бная – «Задание было атаковать и уничтожить. Мы это сделали - атаковали и уничтожили. Сейчас лишь бы небо оставалось чистым – у нас нет топлива для воздушного боя». Домой! Он делает широкий разворот, чтобы собрать звено, считает самолёты. Одним больше! «Четвёртый, у тебя МИГ на 12 часов!» - сообщает он Гили Регеву.

«Гиль! Крутой вираж! МИГ!» - орёт штурман.

Гиль закладывает крутой вираж, но самолёт ведёт себя как ленивый бык, а не резвый скакун.

«Гиль! Вираж!!»

Гиль закладывает другой крутой вираж, и думает «Чёрт! Так ведь этот МИГ ещё его и поймает!»

«Ойш!» - срывается у него, когда он замечает, что забыл сбросить бидоны перед началом крутых манёвров. Нажимает кнопку «PANIC» и улыбается про себя, чувствуя, как его Фантом резвеет.

Но МИГ всё ещё за ними. «Погоди, придурок!» - думает Гиль – «Дай набрать скорость! И тогда посмотрим!». Гиль выполняет крутой манёвр, как учил его Шани-бой, и под солнцезащитном щитком лётной каски улыбка начинает расплываться на его лице. МИГ пролетает мимо, Гиль резвым разворотом заходит ему в хвост, выпускает ракету воздух-воздух, которая догоняет МИГ и вколачивает его в землю.

Ади Бная интересуется, своим спокойным голосом - «Четвёртый! Ты где?». Но именно в этот момент другой МИГ заходит на Фантом Гиля Регева и отрывается по нему пушечный огонь. Шмуэли, штурман Гиля Регева, видит пламя пушечных выстрелов, загипнотизировано смотрит на белую каску Сирийского лётчика, который хочет их убить, и думает, что ещё чуть – чуть, и он умрёт. «Вираж, сукин сын, вираж!!» - орёт Шмуэли, повторяя знаменитый боевой клич Йосариана из известной книги «Уловка 22».

«Четвёртый! Ты где?»

Гиль Регев маневрирует, уходит вниз, чтобы набрать скорость, от перегрузок кислородная маска сползает вниз, и он хрипя отвечает ведущему звена – «Четвёртый в замесе с МИГами!».

Но Бная, не понимая слов в хрипе Гиля, опять повторяет «Четвёртый! Ты где?» Гиль знает, что он всё ещё над Дамаском, и что отсюда надо уносить ноги, а для этого надо сделать ещё парочку крутых манёвров и набрать скорость при помощи форсажной камеры, но для этого у него нет топлива.

Бум! Что то ударило в самолёт? «Четвёртый! Ты где?» «Четвёртый не может вас догнать!» - поправив маску рапортует Гиль - «В замесе с МИГ-ами!»

«Надо спасать четвёртого!» - думает третий номер, майор Эли Зоар, разворачивается и на полном форсаже мчится назад, к Дамаску. Находит Гиля, увёртывающегося от МИГ-а, заходит на того, целится, нажимает на кнопку запуска ракет воздух-воздух. Ничего не происходит!

«Чёрт! Почему ракеты не работают!?» - вопрошают-протестует Зоар, хрипя от перегрузок манёвра.

А «Носорог», который сам борется с перегрузкой и недостатком кислорода, результатом сползающей от тех же перегрузок потной кислородной маски, уже позабыл дискуссию после взлёта про переключатели ракет воздух-воздух, и хрипит в ответ «Не знаю».

В конце концов, МИГ замечает, что за ним гонится второй Фантом, и оставляет Гиля Регева в покое. Все собираются вместе и продолжают домой. Кто то докладывает Гилю, что у него в крыле дыра размером с ведро – «бум», который они почувствовали в схватке с МИГ-ом был реальным. «Дотяни, дружище! Дотяни» - умоляет Гиль свой Фантом.

В 06:50 пока четвёрка Ади Бнай воюет с МИГ-ами над Дамаском, другая четвёрка Эскадрильи, ведомая Амноном Гурионом разбивает на куски ВПП аэродрома Хулхуле. Для Фантомов Эскадрильи это четвёртый визит на этот аэродром. Для Сирийцев доказательство, что имеют дело с BBC и с эскадрильей бульдогов, которые вцепившись, не отпускают свою жертву, пока не завершат начатое, или им не дадут другую команду.

Источники [9, 2, 7, 5, 8].

Ссылка на оригинал https://vk.com/wall-162479647_36561

К оглавлению на странице [2](#)

Катехизис Катафисса



4. Девять жизней Асафа Бен-Нуна

В качестве основы статьи взято интервью главного героя одному израильскому блогу (ссылка ниже). Комментарии, перевод - мои.

Было уже темно, когда половина Галилеи (область на севере Израиля — А.Н.) затаила дыхание. Горящий израильский самолёт возвращается из Сирии, снижаясь, и пытается дотянуть до Аелет Хашахар (киббуц в 5 км. от границы с Сирией - А.Н), а затем резко пикирует и с грохотом врезается в поле, над которым появляется огромный гриб. Несколько секунд беспокойства, и огромное облегчение — в небе появляется белый парашют. В этом сюжете появляется новый поворот — сильный западный ветер тянет его назад, в Сирию. Откуда по лётчику начинают стрелять, кажется, из всего, что есть под рукой. Сможет ли он благополучно приземлиться в Израиле, или будет убит — в небе, или сирийском плёну?

Сейчас этот пилот находится в Неве-Цедек, в Тель-Авиве. 80-летний Асаф Бен-Нун, ветеран BBC с впечатляющим служебным списком: пять войн, в которых он собрал 2700 часов налёта на истребителях. Начиная с «Мустанга», Урагана, Метеора и Норда, продолжая «Гарвардом», «Мистером», «Фугой» и F-15. Надеюсь, он простит нам, что мы забыли 15 других самолётов, на которых он летал. На его счету пять сбитых самолётов МиГ — МиГ-17 в Шестидневную и четыре МиГ-21 в войну Йом-Киппур. И дважды он был сбит сам.

Асаф — младший брат Йохая Бен-Нуна, героя Израиля 1948 года, основателя Шайетет-13 («13-я флотилия», флотский спецназ - А.Н.), и главкома ВМФ в 60-х годах. Асаф родился в Бейт-Хакереме в Иерусалиме, а затем переехал в киббуц Бейт-Хашита. «Мой брат был удивительным человеком, которого я любил и которым восхищался» — говорит Асаф, который на десять лет младше своего брата. Он говорит, что Йохай хотел, чтобы его брат стал боевым пловцом. Тогда они тренировались под руководством итальянцев Фиоронзо Каприотти, ветеранов 10-й флотилии MAC (знаменитые боевые пловцы князя Боргезе — А.Н.). Во Вторую Мировую они потопили несколько английских кораблей. «Раньше я ездил с братом на практику в Сdot-Ям и занимался там дайвингом. Мне сложно было поверить — как эти парни могли так много времени проводить под водой!»

Почему ты не пошел во флот?— «В 1953 году, когда меня призвали, меня не взяли на курс морских офицеров из-за шумов в моём сердце. Но через год проблема была решена, и я попал на лётный курс. Я летал до 60 лет»

Во время Синайской компании (1956 год) он был молодым лётчиком эскадрилии «Мустангов» из Рамат-Давида. Первый же боевой вылет едва не стал для него последним. «Мустанги» атаковали колонну египетской бронетехники в Абу-Агейле, и в одной из атак в топливный бак его самолёта попала пуля. Бен-Нун вспоминает: «Остекление кабины было забрызгано маслом, и

я понял, что самолёт вот-вот станет неуправляемым. Я пересек границу, и в этот момент двигатель заглох. Я присмотрел поле для посадки, самолёту понадобилось всего десять метров, чтобы остановиться. Крылья были серьёзно повреждены, как и винт, но я почти не пострадал. Наши солдаты быстро нашли меня».



Рис. 4.1: 1956, Асаф Бен-Нун в Мустанге над заливом Хайфы. В Синайской кампании его самолет был поражен, и он совершил вынужденную посадку в районе Рафаха

Во время Синайской кампании было много разного, но наш рассказ о Шестидневной войне. В 1957 году он переучился на Миستر (Dassault Mystère IV, французский истребитель-бомбардировщик 50-х годов — А.Н.). Во время обучения я провёл шесть месяцев во Франции. В конце 1950-х годов Асаф был лидером пилотажной группы, летавшей на Гарвардах. В 1960-м году он уволился из BBC в запас, вернулся в Бейт-Хашпиту и продолжал летать как резервист: «Это было настоящее открытие, актуальное и по сегодняшний день - боевые лётчики-резервисты не хуже тех, кто на действительной службе. Это означает, что ты летаешь один раз в неделю и поддерживаешь свои навыки».

В то же время Бен-Нун стал лётчиком-испытателем в IAI. Это было его основной профессией, когда он начал изучать авиационную технику в Технионе в 1964 году. Во время учебы случилась Шестидневная война. В то время ему было 32 года, он женился и жил в Хайфе.

Бен-Нун: «Я был в 109-й эскадрилье «Мистеров» в Рамат-Давиде, её командиром был Охад Шадми, мой ровесник, когда нам поступили задачи первого дня войны. Мы долго тренировались атаковать цели на Синае, планировали атаку и распределяли цели на египетских аэродромах между собой. 5 июня я был в первой волне, атаковавшей египетские аэродромы, и у каждого из нас было 5-6 минут над целью для атаки, после чего мы уступали место следующей волне»

«Мы подходили к цели со стороны моря на очень маленькой высоте, пересекли озеро Бардавиль, там ещё были египетские рыбакские лодки, а потом пять минут атаковали взлётно-посадочные полосы и их самолёты, которые стояли рядами у основания полос. Нам приказали возвращаться, и в тот момент меня атаковал египетский МиГ-17. Проблема в том, что это гораздо более манёвренный самолёт, у него есть форсаж, и просто — он в несколько раз лучше, чем «Мистер». Но мне удалось его сбить, хоть я и остался практически без топлива и чудом сумел



Рис. 4.2: 1959, Бен-Нун на авиашоу



Рис. 4.3: «Мистер» на котором Бен-Нун сбил МиГ-17

дотянуть до Тель-Ноф (авиабаза существенно ближе к границе с Египтом, чем «родной» для 109-й Рамат-Давид).

В тот день Бен-Нун совершил ещё два вылета — в Бир Тамаду и Файяд. На следующий день, во вторник, 6 июня, он вылетал ещё трижды — в Бир Лахафан, в Иерусалим и Аль-Азарию, а также в район Бир-Гафгафа (крупная египетская авиабаза, в дальнейшем — Рефидим — А.Н.). 7 июня он начал с атаки на иракскую бронетехнику в районе Иерусалим-Иерихон. Вторая миссия была в Сирии, а третий вылет стал для него судьбоносным.

Это произошло во второй половине дня 7 июня 1967 года. Накануне, после тяжелого арт-обстрела, сирийцы попытались захватить кибуц Дан и район Ашмуры. Попытка была сорвана. Целью Бен-Нуна было атаковать танки в районе Старой Таможни. Четвёрка «Мистеров» выле-

тела из Рамата Давида во главе с самолётом №14 капитана Бен-Нуна, возглавлявшего группу.

Он рассказывает: «На западе от здания Таможни было поле, где я увидел группу танков, которые атаковал напалмом и 250-килограммовыми бомбами. Каждый самолёт имеет пару баков, вы бросаете их с очень низкой высоты, буквально 50 метров. Она горит, как коктейль Молотова. Мы прошлись по ним напалмом, и мои номера 3 и 4 немного отдалились от меня. Мы летели двумя парами, и они не смогли найти цель, потому что сирийские танки были вкопаны. Один танк, на который я атаковал, уже горел, но они не видели других. Поэтому я сказал им: «Хорошо, сделаем ещё один заход. И в этой атаке меня подбили».

Это был взрыв?

«Что-то ударило меня с земли, я не знаю, что. Сразу же двигатель заглох, и вспыхнул пожар. Я не видел огня, но есть лампочка, предупреждающая вас, что вы горите, и ребята позади тоже видели пламя. Но я действительно не хотел прыгать над Сирией. У меня было достаточно скорости, я тянулся к западу, пересекая границу, они кричали мне, чтобы я катапультировался, и я знаю, что там обычно сильный западный ветер. Я покинул самолёт примерно над кибуцем Аелет Хашахар, когда самолёт стал неуправляемым, и в этот момент я прыгнул».



Рис. 4.4: Тель-Авив. Ассаф Бен-Нун у себя дома в Неве Цедек.

Как ты катапультировался?

«Я был довольно высоко, на 3000 футах (900 метров — А.Н.), и тут - ваше кресло вылетает. В наше время для этого есть реактивные ускорители, но тогда это было похоже на пушку, и удар был ужасен. Все мы проходили парашютный курс в лётной школе, но он не готовил к такому. Это было моё первое катапультирование.

Не очень приятно.

Я почувствовал сильный удар. Если вы ниже 14000 футов, то ваше кресло будет отброшено, и парашют автоматически откроется. Так что я обнаружил себя висящим на парашюте и дрейфующим в сторону Сирии. На этой высоте вы не чувствуете, как приближается земля. Я был уверен, что спущусь на землю уже в Сирии.

И они стреляли в тебя?

Я слышал свист пуль вокруг.

Вы смотрели, откуда по вам стреляют и где вы находитесь?

«Да, я все время смотрел».

А граница - река Иордан.



Рис. 4.5: Ассад Бен-Нун [второй слева] в эскадрилье 109 в Рамат-Давиде

«Я видел реку, и точно знал, где я нахожусь. В своё время я облетел всю Верхнюю Галилею и знал эту область, как свои пять пальцев».

Вы падали минуту или две?

«Я думаю больше, может быть, три минуты, и, к счастью, я приземлился на нашей стороне. Когда-то сирийцы хотели отвести воды Иордана, и мы вырыли здесь траншеи, буквально в 10-20 метрах от реки. Мне повезло, что я угодил в них — сирийцы не могли по мне стрелять.

Какое оружие у вас было?

«У меня был пистолет и нож, и как только я упал в канаву, я перерезал несколько страпов, чтобы освободиться. Я всё ещё был очень близко к границе. Когда я побежал оттуда, они снова начали стрелять по мне снова, так что мне пришлось какое-то время сидеть в окопе. Потом я услышал голоса. Я всё ещё боялся, что это сирийцы, так что я достал пистолет и стал ждать их».

Вы считали, что это сирийцы, хотя вы приземлились на израильскую сторону?

«Да, послушай, это война, и ты не знаешь, пересекли сирийцы границу или нет. Потом я понял, что это были наши ребята. Парни из общин на севере, киббуцники из Шамира, Лехавот Шабашан. Я был полностью измотан, когда они вытащили меня из окопа».

Под огнем?

«Сирийцы продолжали стрелять, мы были как на ладони».

На прошлой неделе в газете «Ламерхав» пресс-секретарь IDF Иегуда Харель сообщил, что время, когда самолет был сбит — 8:40: «Мы были на передовом командном пункте на горе Кнаан, и мы очень нервничали по поводу действий самолетов. Внезапно один из самолетов поднялся выше цели. Он оставлял полосу черного дыма. Самолет разбился на израильской территории между общинами долины Хула. «Ищите пилота! Может быть, он спасся!» — был слышен приказ одного из офицеров. Но даже невооруженным глазом можно было увидеть, как белое пятно медленно опускается. Это был парашют, пилот был спасен. В первые минуты он, казалось, падал на территории Сирии. Все боялись за него. Все знали, что с ним случится, если он попадет в руки сирийцев. Но парашют, кажется, приближается к границе. Надежда обратилась в беспокойство. Удастся ли пилоту остаться на израильской земле? Затем по белому парашюту открыли огонь из пулемётов и зенитных орудий. Сирийцы не могли смириться с тем, что израильский пилот сумел уцелеть даже после того, как его самолет упал. Мы увидели вспышки зенитных орудий, и снова возник страх. Наконец он спустился и исчез из поля зрения. Один из офицеров, которые смотрели в бинокль, сказал: «Он на границе».



Рис. 4.6: «Парящий между небом и землей» в газете «Ламерхав».

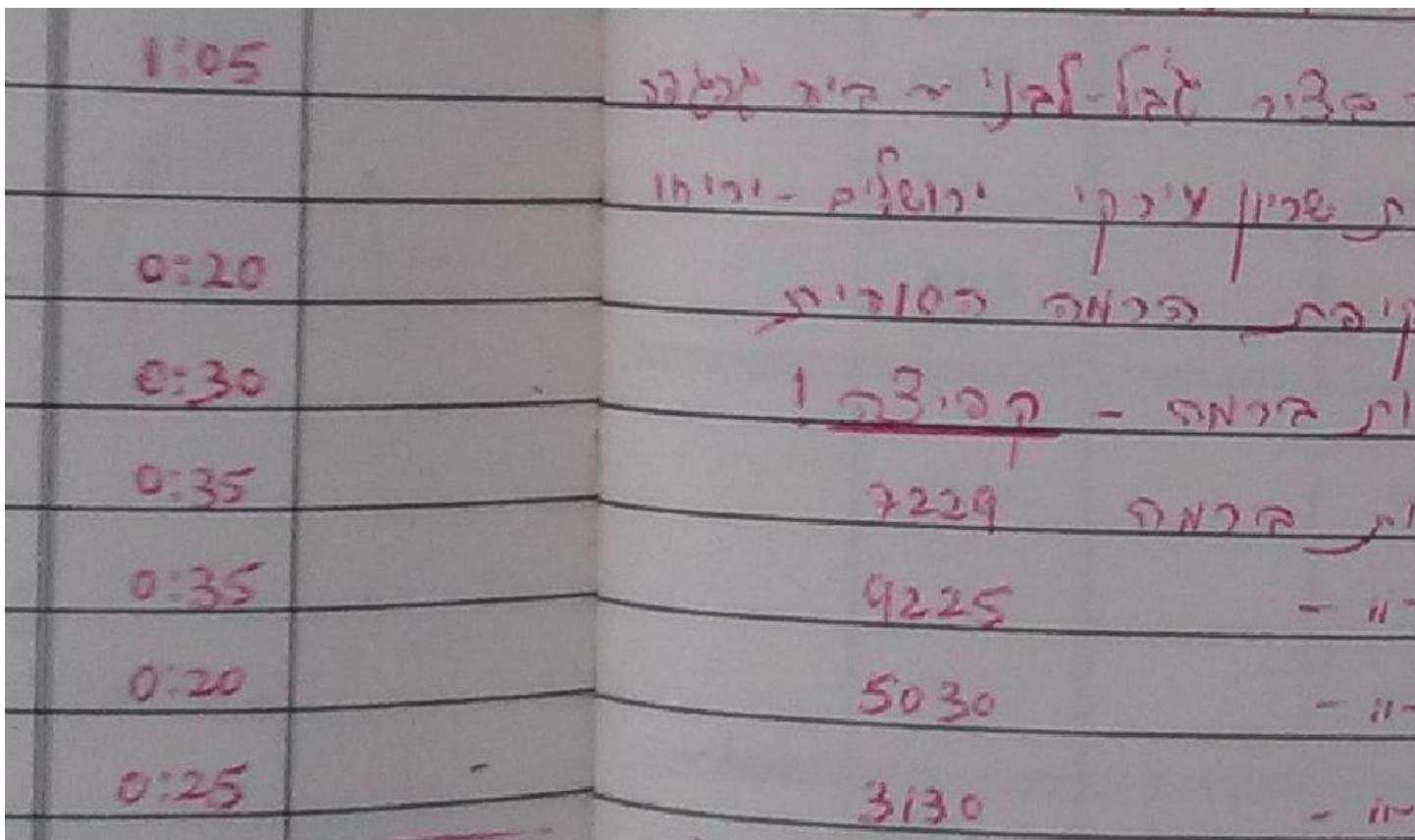


Рис. 4.7: Описание отказа самолета из лётной книжки Асафа Бен-Нуна

Из документов 3-й бригады на границе с Сирией: «Около 07 ч. 18 м. Израильский «Мистер» был поражен в районе кибуца, и пилот попытался вернуться (с территории Сирии — А.Н.), но был вынужден покинуть самолет прямо на границе. Это был драматический момент, когда сирийцы стреляли в катапультировавшегося пилота, в то время как наши силы пытались спасти его. Чтобы спасти пилота, который приземлился в нескольких метрах к западу от Иордана, командир 32 батальона отправился туда, чтобы вытащить его из-под носа сирийцев.

Заместителем командира подразделения был майор Узи Котлер, но первым, кто прибыл в Бен-Нуну, был капитан Шай Арази, командир роты в 32 батальоне. Он легко вспоминает детали инцидента и с большой точностью описывает его. «Это было в районе кибуца Гадот, который считался критически важной областью с точки зрения намерений Сирии атаковать Израиль оттуда. Мы обороняли три форпоста под дорогой, ведущей к мосту Бнот Яаков, в районе ДМЗ,

вместе с подразделением пограничной полиции».

Арази рассказывает: «Мы внезапно увидели «Мистер» с черным дымом, который медленно летел на запад, а затем упал возле кибуца. Затем мы увидели пилота на парашюте. Мы все встали и смотрели, на какую сторону Иордана от упадет, потому что за мостом сидели сирийцы. Ночью я лежал в засаде в десяти метрах от моста»

«В какой-то момент я понял, что пилот падает на нашу сторону, и я сел в джип, и поехал к нему, в тот район, где была старая таможня. Я помню, как там были другие джипы, и я был с моим водителем, Ициком, парнем из Рош-Пины, только мы вдвоем, без связи или чего-то еще, мы поехали вниз, мы добрались туда, а затем мы увидели пилота. Я думал, его ранили, потому что он не мог встать на ноги, так что я схватил его за штаны и втащил в джип, так что его ноги свисали с джипа, и я сказал водителю побыстрее убираться отсюда. Я вернул лётчика и вернулся к своим обязанностям. Я не придавал слишком большого значения событию».

Бен-Нун рассказывает: «Там были развалины старой таможни, где находился джип пограничной полиции, оно отвел меня в полицейский участок Рош-Пина, где меня осмотрел доктор. Эта поездка была самой опасной частью всего этого, потому что водитель, кажется, решил, что тоже умеет летать. Но по обеим сторонам дороги стояли сотни или тысячи людей, это были силы, которые собирались атаковать Голанские высоты. Солнце было на западе, и они все это видели. Они видели мой сбитый самолёт, как я спускался вниз, они услышали стрельбу, а затем я услышал, как многие обсуждали это. И джип летал между ними по узкой дороге, это было даже немного страшно».

Что произошло после в Рош-Пине?

«Оттуда они отвели меня в штаб бригады, где я встретил подполковника Мано Шейка Я знал его с тех лет. Он обнял меня и дал мне виски. Я обычно не пью, но тот случай был особенным. Оттуда они отвезли меня на вертолете в Рамат Давид, и на следующий день я снова летал».

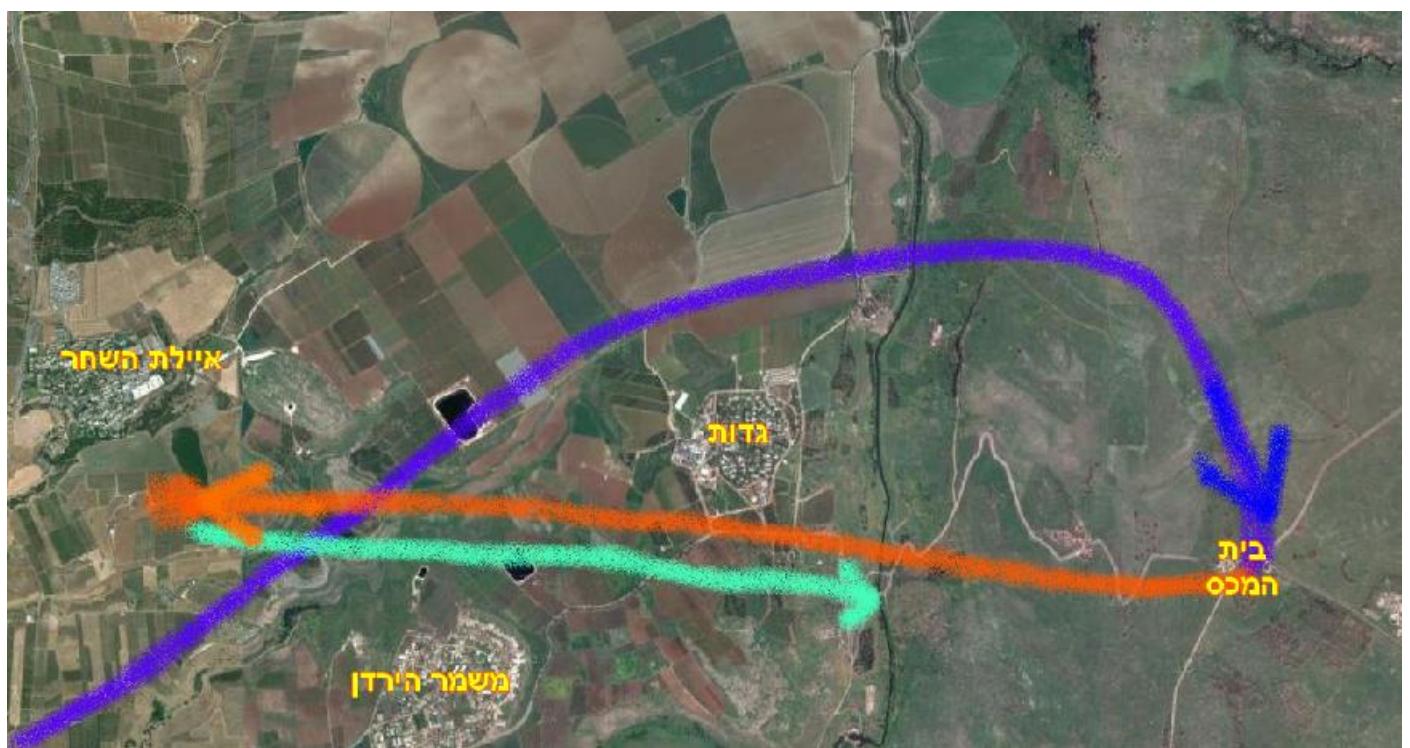


Рис. 4.8: Карта вылета Асафа Бен-Нуна 7 июня 1967 года. 1) Маршрут атаки цели (синий). 2) Самолет был сбит около старой таможни, и Бен-Нун направил его на территорию Израиля (красный). 3) Ветер относит парашют Бен-Нуна после катапультирования (зелёный).

Бен-Нун вернулся ночью к авиабазе Рамат-Дэвида, получил день отдыха, а в пятницу, 9 июня, когда началось большое сражение на сирийском фронте, он организовал себе один вылет, чтобы атаковать цель 7229 [артиллерийское соединение вблизи перекрестка Нафах]. Он завершил войну в сирийском секторе 10 июня с тремя вылетами, чтобы атаковать цели 9225 [позиция

артиллерийской батареи в 700 метрах к югу от Сахады], 5030 [форпост перед Альмагором] и 3130 [артиллерийский состав к югу от Верхнего Тауфика].

О нападениях 9 июня на сирийскую территорию он рассказывает: «Мы атаковали волнами, и диспетчер заставил нас ждать на высотах над Сафедом, потому что в этот день «Фуги» (Фуга Маджистер, учебно-боевой самолёт лётной школы - А.Н.) выполняли своё задание, все мы были на одном канале. Я хорошо знал того парня, его звали Арье Бар-Ор (Орбах), он объявляет «захожу на цель», а потом его номер два говорит — «первый номер столкнулся в землёй». Арье, командир эскадрильи «Фуг» погиб, и их полёты прекратили.

Когда вы получили еще одну задачу для атаки в сирийском секторе, в районе недалеко от таможни, вы не волновались?

«Ничего, нет, это война»

Что вы видели, что случилось с «Мистером» после того, как вы его покинули?

Он упал на холм к югу от Айеле Хашахара. После войны они пригласили меня в кибуц, чтобы рассказать эту историю и привезли части самолёта. Через несколько дней после войны мне позвонил мой хороший друг, который был на Кибуце Гадот, и он сказал мне: «Послушай, я знаю, где он — приходи и забирай его». У меня был Fiat 600 с тентом, я пришел, я положил кресло на крышу, а там недалеко был контрольно-пропускной пункт военной полиции, который досматривал солдат, возвращающихся из Сирии. Меня арестовали, и я рассказал им эту историю. Мне потребовалось много времени, чтобы убедить их, что это от моего самолёта. На протяжении многих лет кресло было в моем доме, и дети сидели на нем и играли с ним».

Другая история, которую он помнит: через день или два после войны «Пайпер» (лёгкий самолёт BBC — А.Н.) приземлился в Рамат-Давиде, а оттуда прибыли два генерала запаса — мой брат Йохай Бен-Нун и Меир Зореа. Асаф Бен-Нун рассказывает: «Меир Зореа попросил сопровождать их, чтобы найти сына Йона (Йонатан Зореа, также пилот «Мистера» разбился 5 июня 1967 года, пытаясь вернуться на повреждённом «Мистере» из Сирии — А.Н.), пилота, который упал на Голанских высотах, но командир эскадрильи не отпустил меня».



Рис. 4.9: Братья Бен-Нун в их доме в Бейт-Хакереме 1940 года. Справа: Нери, Асаф, Шмуэль и Йохай.

«Я помню эйфорию, которая преобладала после войны, особенно в BBC, когда они носили летчиков на руках, но я был совершенно трезв, даже тогда я сказал, что не стоит почивать на лаврах. Скажем так: Война Судного дня - это война Судного дня, это великая травма. Я был на «Рааме» - Мираже, сделанном в Израиле, и три дня я не покидал кабину, почти не ел и не пил.

Это была война не на жизнь, а на смерть. Когда вы в бою, вы как рыцари - или вы, или он.

Шестидневная война начались и сразу закончилась, она была интенсивной, но я не испытывал таких переживаний. Мои два брата, Йохай и Нери, были в круизе в районе Крита или Родоса, как спортсмены, и мы искали их в течение трех дней, не имели контакта с ними из-за шторма, и я очень волновался».

Были ли у вас кошмары?

«У меня не было кошмаров».

В течение 30 лет он был пилотом IAI в проектах «Лави» и «Кфир». Он служил в течение 4,5 лет в качестве командира Boeing 727 миллиардера Шауля Эйзенберга («Удивительные годы, мы летали по всему миру»), за три года до его ухода на пенсию.

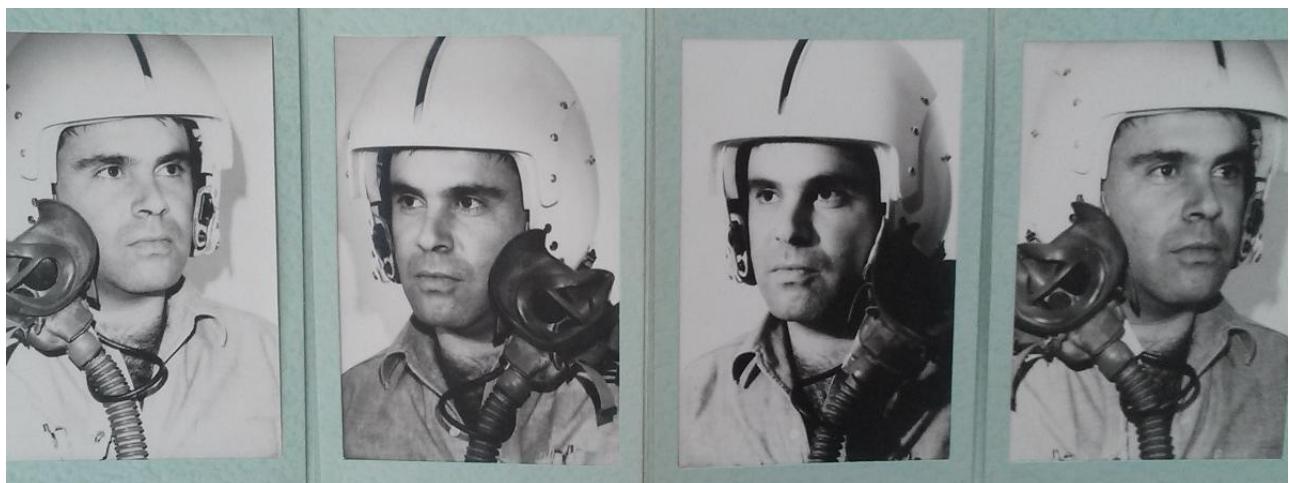


Рис. 4.10: Пилот собрал Бен-Нун в 1967 году.

Со всем своим опытом, как военный и гражданский пилот с тысячами летных часов на многих типах самолетов, какой совет вы могли бы дать молодому пилоту Асафу Бин-Нуну, когда он был сбит над сирийской границей?

Я делал то, что должен был сделать, а не что-то необычное ... Послушай, я могу быть уверенными, что в таких ситуациях я и тогда был хладнокровен.

И что он делал с тех пор, как ушел на пенсию? «Прошло 15 лет с тех пор, как я начал наслаждаться этим, и в возрасте 70 лет я научился играть на саксофоне, и это необыкновенное удовольствие. Я не скучаю по полётам. Это хорошо для меня, мне нравится жизнь».

На этом интервью заканчивается.

Во время Войны Судного дня Бин-Нун сбил четыре самолёта, три МиГ-21 и один Су-7 в качестве пилота-резервиста эскадрильи «Миражей».

Свою первую победу он описывает так:

«Мы увидели четверку Су-7 на малой высоте, Эрми (ведущий пары) был чуть-чуть впереди меня, и сильно справа. Я был позади Су-7, в отличном положении, так что я выпустил ракету сразу, как только услышал жужжание, говорившее о том, что ГСН захватила цель. Я нажал на кнопку пуска — но ничего не случилось. Су-7 летел низко, и поднимал много пыли и песка. В нажал на переключатель другой ракеты. Было странно — я не видел цели, но всё ещё слышал жужжание. Эрми был справа — значит, я точно не мог поразить его, так что я всё-же выпустил ту ракету, проследил за ней, и увидел большой взрыв».

После Войны Судного дня, Асаф Бен-Нун продолжил работу в качестве лётчика-испытателя концерна IAI. Его основной «зоной ответственности» был проект «Кфир» — создание нового израильского лёгкого истребителя-бомбардировщика на базе «Миража».

25 мая 1975 года, в ходе тестового полёта, прототип нового самолёта потерпел крушение над Средиземным морем. Бен-Нуну удалось спастись, это было его второе катапультирование из повреждённого самолёта.

В 1974-м он был членом израильской делегации в США, занимавшейся выбором нового самолёта для BBC Израиля. Асаф провел пару полётов на TF-15 #71-0290. В обоих его сопровождали



Рис. 4.11: «Нэшер» №15, на котором была одержана вторая победа, 6 октября 1973.



Рис. 4.12: Нэшер номер 88 с личным именем "Раам" (гром).



Рис. 4.13: "Технолог самолёт на базе "Миражка использовался для тестирования вносимых в аэrodинамику изменений

американские коллеги — в задней кабине «Орла».

Ассаф так это вспоминал: «Я был сотрудником IAI и лётчиком-резервистом ВВС, когда стал членом команды по выбору нового самолёта в качестве лётчика-испытателя, по прямому указанию главкома ВВС Бени Пеледа. Сначала мы «летали» на симуляторах - симуляторе кабине и симуляторе боя. Оба были чертовски реалистичными.

Во время первого настоящего полёта, я попытался захватить цель радаром за пределами визуального обнаружения, и "использовал" пару ракет с полуактивным радарным наведением. Потом, ближе — пару ракет с инфракрасной ГСН и пушку. Обе атаки были успешными — в одном единственном заходе на моего оппонента. Это был самолёт-откровение, с потрясающей маневренностью и скоростью. Единственным моим замечанием были его размеры - я предпочитал истребители поменьше». К слову, «оппонентом» был «Фантом», который пилотировал другой израильянин — Омри Офек.

Потом израильтяне переместились в Мирамар, где находилась знаменитая флотская школа «Топ Ган», и провёл несколько учебных боёв с другим претендентом — F-14. Теперь — уже в качестве «оппонента», пилотируя двухместный «Скайхок». С «Котом» вышло сложнее — в ближнем бою «Скайхок» вышел победителем. Потом Бин-Нун оказался уже в кабине «Кота» - с флотским пилотом Кейтом Шиханом (Keith Sheehan) на «заднем сидении»:

«F-14 не хватало тяговооруженности, он был сложный, он был недружелюбный (имеется в виду, более сложный в пилотировании — А.Н.), и он не был аэродинамически чист. Кроме того, он дрожал на больших углах атаки и перегрузках. Во время моего вылета, моим противником был Амnon Арад на «Скайхоке», и мы закончили с равным счётом. В это трудно поверить, но в ближнем бою F-14 уступал «Скайхоку»...

В итоге, оптимизированный для перехвата целей на большом расстоянии F-14 проиграл F-15. Единственное преимущество «Кота», возможность поразить противника с огромного расстояния, была просто излишней для Израиля, в остальном — же F-15 был лучше, или как минимум не хуже. А ещё «Орёл» был существенно дешевле — и при покупке, и в обслуживании.

Через пять лет после учебных воздушных боёв в Сент-Луисе, Мирамаре и Сан-Диего, израильские F-15 вступили в настоящие — с сирийскими МиГ-21 над Ливаном. Исход был предрешен, опытнейшие пилоты «Миражей», получившие новые самолёты, не оставили сирийцам шансов. Тогда-же, в сентябре 79-го, первую (и единственную) победу одержал «Кифир». Так получилось, что к появлению обоих этих самолётов в Израиле приложил руку Ассаф Бин-Нун...



Рис. 4.14: Асаф Бин-Нун (второй, сидит) в США с лётчиками фирмы Макдонаелл-Дуглас, и прототипом F-15, 1974 год

Источники: [3, 7, 5, 8]

Ссылка на оригинал https://vk.com/wall-162479647_38820

К оглавлению на странице 2

II БОЙ НАД СОХНЕНСКОЙ ДОЛИНОЙ

5	Предисловие	51
6	Часть 1	55
6.1	Я русский советник	
6.2	Президент Насер и его кошмары	
6.3	Советские лётчики, египетские самолёты	
6.4	Люди с той стороны Канала	
7	Часть 2	65
7.1	Призраки над Каиром	
7.2	Голиаф прибывает	
7.3	Расцвет над Египтом	
7.4	Две большие разницы	
7.5	Первые вылеты	
8	Часть 3	75
8.1	Египетские контрасты	
8.2	Люди пустыни	
8.3	Амёба страшнее самолёта	
8.4	Их нравы	
8.5	Алкоголь	
9	Часть 4	83
9.1	Как это было (краткая версия)	
9.2	Как это было (подробная версия)	
10	Часть 5	97
10.1	30 июля 1970 года, 14:00. «Скайхоки». Перед бурей.	
10.2	30 июля 1970 года, 14:20. Кот в мышеловке.	
10.3	Что дальше:	
10.4	30 июля 1970 года, 14:40. Сближение.	
10.5	30 июля 1970 года, 14:42. Огонь в небесах.	
10.6	Выводы:	
10.7	Список источников.	
11	И еще раз про мифы	121

Катехизис Катафисса



5. Предисловие

Если вдруг кто-то не знает, о чём идёт речь - в 70-м году случился первый (без учета полумифических вьетнамских) с окончания корейской войны полноценный воздушный бой с участием советских летчиков. Он-же на долгое время стал последним.

Тащемта, через пару - тройку недель я доделаю большую статью об этом примечательном событии с кучей интервью и карт. А пока - несколько тезисов, которые вылезли в процессе подготовки материала:

0) Никакого боя "20 мигов против 24 миражей" не было. Было несколько отдельных боёв, разнесенных во времени (на минуты) и пространстве (на километры), не больше чем 4 на 8.

1) Отправляя 2 эскадрильи (окей, эскадрилью и авиаполк) в Египет, в СССР крайне туманно представляли, с кем им предстоит столкнуться. Знали, что "с той стороны" хорошие лётчики. Собственным пилотам вместо реально стоящей информации транслировали набор пропагандистских штампов (про наёмников из США, американские тактики и "элитную" 101-ю эскадрилью и прочее прочее). В целом, израильская завеса парапоидальной секретности работала.

2) Советские лётчики не вполне понимали, что летят на полноценную войну. Где иногда убивают. Ну, разумом, может, понимали. Но не сердцем. ИМХО, с этим знанием погибших в том бою было бы меньше.

3) Советская тактика опиралась на Вьетнам (в лучшем случае) или опыт Великой Отечественной (в худшем), и очень сильно привязывала пилота к командам с земли. Как только связь с КП по каким-то причинам прерывалась (например, помехами) - начиналось замешательство. Израильские тактики и опыт египтян изучались, но только в инициативном порядке и "снизу".

4) Был жесточайший конфликт между египетскими пилотами и советниками из СССР (по причине завышенного самомнения первых и неумения работать с местным колоритом последних). Победу евреев египтяне праздновали с некоторой ... солидарностью, что ли ...

5) Израильяне крайне неохотно решились на проведение операции - и только после того, как лётчики Нащенко (135-й ИАП) начали устраивать засады практически над Каналом. До этого момента связываться с СССР особого желания не было - Израиль не мог выиграть такую войну.

6) Разница между советскими и израильскими пилотами в навыках управления самолётом была не очень большой. В понимании воздушного боя и умении в нём ориентироваться они были просто из разных миров. По израильским меркам, советские пилоты были достаточно "зелеными" и наделали кучу ошибок. Израильяне тоже не были безошибочны - просто масштаб совсем иной.

7) Со стороны Израиля были лучшие пилоты, которые только могли быть - фактически, ком-эску каждой из 4 эскадрилий предложили составить список из 4 человек/экипажей для участия



Рис. 5.1: Румынские МиГ-21МФ идентичные натуральному

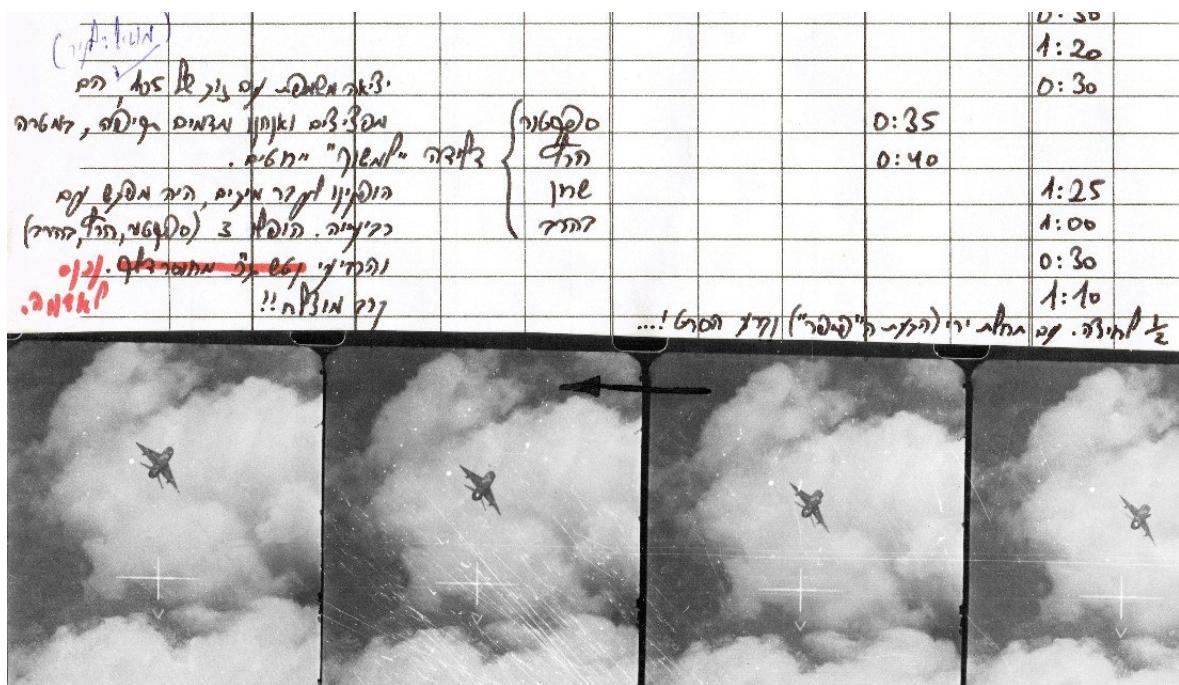


Рис. 5.2: Лётная книжка Йифтхаха Спектора (который одержал ту самую спорную пятую победу)
Кадры ФКП - мая 1970 (т.е. там не советский МиГ, но всё выглядело примерно так же)

в операции - разумеется, каждый начал этот список с себя.

8) Изначальный израильский план был прост - выманить "четверку" советских самолётов и расстрелять их снизу-вверх ракетами "СпэрроуФантомов". Фактически, всё очень быстро пошло не так и пришлось импровизировать. Советский план - перехватить израильскую пару/звено. Никто не предполагал, что всё получится чуть иначе - в предыдущие 2 месяца в аналогичных

ситуациях израильянне просто уходили на свою сторону канала. Кое-кто в результате расслабился - а зря.

נתוניים ירם טייס (2)	מ שירה (הוואות והערות)	טייס משנה חלמיך, גוטשא. או צוות	טייס או ראנון טייס ראשון	מטרה		שנה	
				מספר	סואג	ירם	חודש
הערכה מהרף הקורט							
0:45	240 מטרים + 100 מטרים (1.8 Mach - חילוץ)	%	N3Y	59	24	28	יולי
0:30				52	-1-	30	
0:20				55	-1-	31	

לע. תקופת כבישיה ב-117 מטרים, זה ה'ן נושאות, 12 נסיעות - 62 חמשה.	לע. תקופת כבישיה ב-117 מטרים, זה ה'ן נושאות, 12 נסיעות - 62 חמשה.	לע. תקופת כבישיה ב-117 מטרים, זה ה'ן נושאות, 12 נסיעות - 62 חמשה.
לע. תקופת כבישיה ב-117 מטרים, זה ה'ן נושאות, 12 נסיעות - 62 חמשה.	לע. תקופת כבישיה ב-117 מטרים, זה ה'ן נושאות, 12 נסיעות - 62 חמשה.	לע. תקופת כבישיה ב-117 מטרים, זה ה'ן נושאות, 12 נסיעות - 62 חמשה.
לע. תקופת כבישיה ב-117 מטרים, זה ה'ן נושאות, 12 נסיעות - 62 חמשה.	לע. תקופת כבישיה ב-117 מטרים, זה ה'ן נושאות, 12 נסיעות - 62 חמשה.	לע. תקופת כבישיה ב-117 מטרים, זה ה'ן נושאות, 12 נסיעות - 62 חמשה.
לע. תקופת כבישיה ב-117 מטרים, זה ה'ן נושאות, 12 נסיעות - 62 חמשה.	לע. תקופת כבישיה ב-117 מטרים, זה ה'ן נושאות, 12 נסיעות - 62 חמשה.	לע. תקופת כבישיה ב-117 מטרים, זה ה'ן נושאות, 12 נסיעות - 62 חמשה.
לע. תקופת כבישיה ב-117 מטרים, זה ה'ן נושאות, 12 נסיעות - 62 חמשה.	לע. תקופת כבישיה ב-117 מטרים, זה ה'ן נושאות, 12 נסיעות - 62 חמשה.	לע. תקופת כבישיה ב-117 מטרים, זה ה'ן נושאות, 12 נסיעות - 62 חמשה.

1973 : כ-10 מילון מטוסים נסעו לערך מלחמת אוקראינה. סוכנות .30.30 - מילון מטוסים נסעו	1973 : כ-10 מילון מטוסים נסעו לערך מלחמת אוקראינה. סוכנות .30.30 - מילון מטוסים נסעו	1973 : כ-10 מילון מטוסים נסעו לערך מלחמת אוקראינה. סוכנות .30.30 - מילון מטוסים נסעו
--	--	--

Рис. 5.3: фото - с комментарием о "половине" победы, внесенным в 73-м году. Звезду нарисовал сам Спектор. Он вообще был художник в душе и не только.

9) В результате боя, достоверно потеряны 4 МиГ-21, ещё один повреждён. У израильян, соответственно, один поврежденный Мираж. Насчет пятого самолёта ведутся споры - его Йифтаху Спектору засчитали через три (!) года после боя по данным разведки.

Такие дела.

Катехизис Катафисса



6. Часть 1

Эта история - о людях, которых Родина отправила защищать небо чужой страны. О лётчиках, бывших частью грандиозной моцци военно-воздушных сил красной сверхдержавы - и об их визави, чью страну с трудом можно найти на карте. О людях, знаящих, что вслед за ними придут тысячи. И о людях, знаящих, что кроме них - некому.

Эта история о битве Давида и Голиафа. В которой Давид не мог победить - слишком неравны были стороны - но смог доказать гиганту, что есть что-то ещё кроме грубой силы, и заставил считаться с собой.

Эта история о командировке советских лётчиков в Египет - и о том самом знаменитом бою с израильтянами над Сохненской долиной 30 июля 1970 года. Или "Римон-20" - как называют его в Израиле.

...

(С) ... теперь снимаются все запреты и ограничения на пилотаж и боевое маневрирование. Воздушную подготовку мы должны начать с чистого листа и руководствоваться в ней своим здравым смыслом, а не чужой совестью,

— такими словами напутствовал своих летчиков заместитель главного советника по авиации в Египте, генерал-лейтенант Дольников в начале августа 1970-го года.

За этими словами скрывалось внезапно пришедшее осознание того, что советские лётчики неожиданно для них попали на на очередные учения, а на настоящую войну, где мишень летит непредсказуемо и имеет наглость стрелять в ответ, и стрелять боевыми. Где нет ограничений безопасности, потому что воевать вообще небезопасно. Где инстинкты важнее учебников. Где можно по-настоящему быть сбитым - и быть убитым тоже по-настоящему. А ещё за этим скрывалось осознание того, что противник просто оказался сильнее и хитрее. Об этой истории в советских ВВС вообще не любили говорить - разве что тихо, полуслепотом. События одного дня той египетской командировки двух советских эскадрилий наложили огромный отпечаток на всю дальнейшую подготовку лётчиков, для нескольких из которых их египетское путешествие разделилось на "до" и "после" - а для некоторых "после" не было вовсе.

В этой и последующих статьях мы поговорим о том, как и почему это произошло. И могло ли всё сложиться иначе.

Несколько слов об использованных источниках:

В качестве основного источника для этой статьи использовались в первую очередь воспоминания людей, непосредственно участвовавших в защите неба Египта (или их израильских оппо-

нентов). В нескольких случаях, использованы воспоминания их сослуживцев, не участвовавших в той командировке, а также советских военнослужащих тех времен, не бывших в Египте, но имевших достаточно информации о произошедшем. В случае, если описанное в воспоминаниях участников противоречит друг другу, об этом будет явно написано. Полный список источников будет приведен в конце 3-й части.

6.1 Я русский советник

Эта история берет начало 6 июня 1967 года, когда на Ближнем Востоке началась очередная война. Шестидневная. Арабы снова собирались сбросить евреев в море, и советский генштаб был абсолютно уверен в их, арабов, победе. Но израильтяне имели свой взгляд на будущее страны.



Рис. 6.1: Пара «Миражей» 101-й эскадрильи атакует египетский аэродром

рабская коалиция обладала колоссальным превосходством: в числе, в самолётах - особенно самых современных, МиГ-21. Израиль не мог противопоставить им такое же число машин - а потому пошел другим путем. Рано утром 6 июня 1967 года арабская авиация была уничтожена совершенно внезапным, гениальным, потрясающе отрепетированным ударом с воздуха. Особен-но пострадали египтяне - от их BBC практически ничего не осталось. Разгром был полный: израильская авиация непрерывно бомбила бегущие египетские войска на Синае, сирийские - на

Голанах, иорданские - на Западном берегу - и им нечего было противопоставить. Небом завладели серебристые самолёты с бело-синей звездой Давида.

Шесть дней унижения прошли - война закончилась. Для Египта встал вопрос, что делать дальше? Единственный возможный ответ был для египтян прост и очевиден: обратиться за помощью к своему “Большому брату”, СССР, с просьбой прислать новое оружие взамен бездарно потерявшего во время бегства с Синая. Союз не отказал - правда теперь вместе с техникой там высадился большой десант военных советников, которые должны были сделать так, чтобы египтяне наконец перестали позорить советскую технику.

Арабские ВВС того времени представляли собой эклектичный набор разных самолётов - английских, советских, чешских; их (ВВС) структура часто была малопонятна даже для самих летчиков. К тому же после синайской катастрофы 67-го года египтяне напрочь провалили мораль и лишились веры в собственные силы. Что хуже, они лишились почти всех самолетов, огромного количества танков (из трофеев в Израиле потом создадут 2 танковых бригады), грузовиков, оружия...

С началом лавины новых советских поставок вопрос с матчастью более-менее решился. Тут же встал ничуть не менее сложный: как научить египтян воевать так, чтобы вся эта техника снова не досталась Израилю? Для этой цели прибыла новая группа советников. Советовали они на уровне дивизий, бригад, полков, в генштабе и на аэродромах - советские военные специалисты проникли в египетскую армию глубочайшим образом, чтобы научить тех, кого можно научить и перестроить то, что должно быть перестроено. Что делать с теми, кого научить ничему нельзя - не уточнялось.

Предполагалось, что они будут давать рекомендации с высоты собственного опыта - на самом деле, им пришлось практически заново учить египтян воевать. Полковым советникам - с нуля вбивать в головы офицеров самые простые вещи, начиная с азов. Советникам в генштабе - реформировать структуру армии, что сложнее, пытаться донести какие-то вещи до египетских генералов... Дело было не простым и требовало значительного терпения. И времени.

Чуть легче, чем всем остальным, приходилось советникам в ВВС. Египетские ВВС - это вообще вещь в себе, своего рода военная аристократия со всеми соответствующими атрибутами настоящей аристократии: чувством собственной исключительности и убежденности в собственном величии. И серебряной ложкой, конечно. Но даже там принятые порядки иногда шокировали - например, телесные наказания провинившихся, совершенно невозможные в реальности советского человека. Всё-таки этот советский человек, выросший в культуре определенного “равенства”, был по духу гораздо ближе к израильтянам, чем к арабам.

Сами египетские лётчики в большинстве своём обладали двумя чисто арабскими качествами - болезненным самомнением и помноженным на него нежеланием совершенствоваться. Разумеется, были исключения в виде десятков талантливых пилотов. Проблема заключалась в том, что сама египетская армия всячески сопротивлялась возможным изменениям и буквально истергала из себя слишком умных “выскочек”. Проявление излишней инициативы в ВВС Египта было весьма нежелательным: чересчур инициативный пилот мог быть слишком “вольнодумным” и политически нелояльным. А лояльность в арабском мире ценилась куда выше, чем профессионализм. И правда, что могло пойти не так?

В начале 1969 года египтяне активизировали удары по израильским войскам на Синае - началась “война на истощение”. Египет имел колоссальное преимущество в «стволах» артиллерии в районе канала, примерно в 8-10 крат. Понятно, что вести артиллерийские дуэли при таком соотношении сил израильтяне не могли, а потому они традиционно отвечали ударами с воздуха. Там картина принимала совершенно привычный оборот - в боях “пара на пару” и “звено на звено” серебристые “Миражи” в большинстве случаев легко одерживали верх. Египтяне теряли самолёты, пилотов и остатки веры в себя. Советники недоумевали. Египтяне злились: “Не так, не правильно нас учите!” Советники отвечали: “Напиши тактики и наши самолёты - лучшие в мире! Это вы - плохие, негодные ученики...”

Иногда это противостояние — египтянина и советника — принимало трагические формы - так, один из командиров 104-й истребительной авиабригады как-то заявил своему советнику, что тот больше ничему не может его научить и предложил убраться из его эскадрильи куда-подальше.

А в ответ на возражения - предложил разобраться по-мужски, в воздухе - кто лучший пилот. В результате “дуэли” египтянин не справился с самолетом на сверхмалой высоте и разбился, а советник был немедленно отправлен на Родину.

Этот случай был далеко не единственным (правда, произошел он уже после окончания войны на исходе), он стал известен лишь благодаря своему трагическому исходу. Негласное противостояние “египетский офицер - его советник” было практически на всех уровнях. Опять же, советские лётчики - люди весьма гордые и самоуверенные, много чего видевшие, и арабские порядки часто вызывали у них брезгливость. К тому же, в Египте были лучшие из лучших, первоклассные пилоты. Правда, в настоящих воздушных боях они никогда не участвовали, но были совершенно уверены, что евреи - это как американцы, и при необходимости с ними вполне можно воевать. И побеждать - как американцев во Вьетнаме. А все проблемы арабов, они от арабской лени и безалаберности, а не от того, что они ежедневно сталкивались с противником, о возможностях которого советские офицеры не имели практически никакого представления. С израильскими летчиками.

Египтяне безнадежно проигрывали. После того как в конце 1969 в Израиле появились американские “Фантомы”, длинная рука Хель ХаАвир смогла дотянуться до любой точки Египта, перенеся войну с района Суэцкого канала в египетский тыл. Египтяне не были готовы к тому, что под ударом окажется вся территория их страны — они то начинали войну только в районе Канала, надеясь, что этой территорией бои и ограничатся. К концу 1969 года всё шло к тому, что Египет проигрывал войну, которую сам развязал.

6.2 Президент Насер и его кошмары

В начале декабря 1969 Насер приехал в Москву. Тайно (об этом визите не было написано ни строчки в прессе), без протокольных мероприятий, без огласки. Его положение было критическим - Хель ХаАвир господствовали в воздухе, где развернулась самая настоящая охота на египетские истребители и батареи ПВО. Насер приезжает даже не требовать и не просить - практически умолять Брежнева спасти его от евреев.

Он просит не только новое оружие и советников - он просит отправить советских солдат. То есть - о прямом военном вмешательстве СССР. Сначала ему закономерно отказывают - впрочем, у египетского лидера есть отличный аргумент. “Если сейчас Египет проиграет - кто знает, кто после этого окажется у власти? И кого из сверхдержав этот кто-то выберет своим главным союзником? Если русских смущает то, что Египет не входит в Организацию Варшавского Договора - так Египет готов вступить туда хоть завтра!” Аргументы Насера оказываются убедительными, и вскоре министру обороны СССР Андрею Гречко на стол ложится план секретной операции “Кавказ”. Он предусматривал размещение на территории Египта крупной группировки регулярных советских войск, которые способны противостоять BBC Израиля и которые выстроят непробиваемый ракетный щит на пути израильских самолётов и надежно прикроют египетские тылы от рейдов «Фантомов».

Фактически, Советский Союз вступал в очередную арабо-израильскую войну на стороне арабов. В качестве воюющей стороны.

Насер хотел, чтобы СССР открыто выступил на его стороне. В крайнем случае, он предлагал всех советских военнослужащих объявить добровольцами. Брежnev тогда ответил: “Нам никто не поверит, что нашлось воевать в чужой стране столько добровольцев. И вообще - мы так не привыкли”. Действительно, СССР, в отличие от американцев, предпочитал действовать тихо, без лишнего шума и огласки, желательно — под видом местных. Именно так решено было действовать и на этот раз. В СССР всерьез верили, что можно тихо и бесшумно перебросить в Египет несколько тысяч человек под носом у американцев и израильтян. Очень скоро грядущая операция стала секретом Полишинеля - и израильянине, и американцы объявили о ней ещё до того, как первый советский корабль пришвартовался в Александрии, и это тоже выглядело весьма комично.

В общем, страхи египтян можно было понять. Самолёты со звездой Давида на крыльях стали для них настоящим кошмаром. С сентября (когда в войну вступили американские “Фантомы”) по декабрь 1969 они сумели сбить всего один “Мираж” и один “Скайхок”, потеряв 15-17 машин



Рис. 6.2: Насер и Брежнев

в воздушных боях, и ещё около 10 - от действий израильского ПВО. «Фантомы» и «Скайхоки» буквально выкашивали египетские зенитно-ракетные дивизионы, а «Миражи» охотились на «Миги» над их собственными аэродромами. 9 сентября израильтяне провели знаменитый «Равив» - рейд вдоль Суэцкого залива на трофейной бронетехнике. Эффект был потрясающий: колонна из 6 трофейных Т-55 и нескольких БТР под командованием Баруха Хареля, сопровождаемая «Скайхоками», прокатилась по египетским позициям, в буквальном смысле раздавив несколько РЛС, постов береговой обороны и одного египетского генерала, который принял колонну «Тиранов» за египетские танки и попытался остановить их - напрасно. Потери израильтян составили 3 человека и один «Скайхок» (его пилот, бывший старший замкомэска 102-й эскадрильи, а на момент гибели «пилот по необходимости» Хагай Ронэн, погиб).

Что важнее для нас, 9 сентября погибли двое военных советников в египетских частях ПВО - полковник Корнеев и майор Карасев. Что стало причиной их гибели: столкновение с танкистами Хареля, удары BBC или что-то ещё - не известно.

На следующий день после окончания рейда у президента Египта Насера случился сердечный приступ. Ещё через день египтяне решили ответить массированным ударом с воздуха: МиГ-17 и

Су-7 под прикрытием МиГ-21 должны были атаковать позиции израильской армии на Синае. И если первая волна бомбардировщиков более-менее успешно сумела выйти на цели и благополучно вернуться за Канал, то вторую и третью с распостертыми обояниями встретили две эскадрильи “Миражей”. Результат был удручающим: израильтяне заявили 11 сбитых самолётов (Египет признает потерю 8) при собственных потерях в 1 “Мираж” (в воздушном бою, летчик - первый израильский ас, капитан Гиора Ромм попал в плен). Египтяне претендуют на три сбитых “Миража” - правда, пилотов всех трёх почему-то зовут Гиора Ромм, при это один Гиора Ромм погиб, а два других Гиоры попали в плен. В декабре 1969 Ромма и комэска 102-й эскадрильи “Скайхоков” Ниссима Ашкенази, сбитого в августе, обменяли на 75 египтян, в том числе двух летчиков.

Стало понятно, что несмотря на все усилия, Египет проигрывает. И дело идёт к нокауту, а не поражению по очкам. Вот потому Насер отправился к единственному человеку, который мог его спасти. И вот почему тот не отказал.

В декабре 1969 в соответствии с решением Политбюро министр обороны СССР Маршал Советского Союза Андрей Антонович Гречко подписал приказ о создании на территории Египта системы ПВО, состоящей из регулярных советских частей.

Одних советников оказалось недостаточно. Голиаф отправился на войну лично — операция “Кавказ” началась.

6.3 Советские лётчики, египетские самолёты

Вопреки устоявшемуся мнению, решение об отправке авиаагруппы (в составе истребительного авиаполка и отдельной разведывательной эскадрильи) в братский Египет было принято задолго до знаменитого декабряского визита Насера, в августе 1969. Командир 35-й отдельной разведывательной авиационной эскадрильи Юрий Настенко вспоминал об этом так:

(C)

В пятницу, 1 августа 1969 года, послеочных полётов я возвратился домой. Вся семья сидела у стола: такой был обычай. Раздался звонок телефона дальней связи, который в столь неурочный час означал нечто непредвиденное. Меня вызывали в штаб воздушной армии. В пути я мучительно размышлял, зачем вызывают к командующему. Так и не прия ни к какому выводу, я переступил порог кабинета командующего воздушной армии генерал-лейтенанта авиации Василия Самсоновича Логинова. Военный совет был уже в сборе. Должив о прибытии, я получил приглашение сесть. От сердца отлегло: ничего страшного не случилось. Тогда зачем вызов? Первый вопрос, который задали мне, содержал и ответ. Знаю ли я, что происходит на Ближнем Востоке. Я понял: еду на Ближний Восток. Следующий вопрос, который Василий Самсонович задал мне, был предельно ясным. Как я отношусь к предложению возглавить группу добровольцев-пилотов для оказания международной помощи египетскому народу в отражении израильской агрессии. Двадцать лет меня готовили для того, чтобы ответить на этот вопрос утвердительно. Другого я не мог себе представить. Так мы были воспитаны и воспитаны правильно. На следующий день специальным самолётом я вместе с другим таким же командиром полка, полковником Константином Андреевичем Коротюком (затем он стал генерал-майором), летел на беседу к министру обороны Маршалу Советского Союза А.А. Гречко. Из той встречи мне запомнился весьма примечательный момент. Когда один из моих лётчиков (на встрече присутствовали от каждого полка по одному командиру звена) на вопрос министра обороны начал громко произносить заученные лозунги о том, что мы самые сильные и умелые и победа будет за нами, начальник Генерального штаба Маршал Советского Союза М.В. Захаров, который, казалось, до этого дремал, поднял глаза и, обращаясь ко мне и полковнику Коротюку, сказал: «Разгромите ли вы супостата, не знаю, но вы должны Родине и семьям вернуть пилотов живыми, а не привезти их в цинковом гробу». И добавил: «Хвастунов с собой не брать, они первыми бегут с поля боя».

Забегая вперёд, Настенко с этой задачей справился.

Для отправки в Египет в Союзе была сформирована авиационная группа в составе двух авиабригад (по египетской терминологии), состоящая из отдельной эскадрильи (30 самолетов, 42 летчика) и одного полка (60 летчиков и 40 самолетов).

35-я разведывательная эскадрилья была укомплектована только советскими военнослужащими - лётчики, и технический состав эскадрильи прибыли из СССР. В 135-м авиаполку ситуация была несколько иной: там из СССР прибыли только офицеры-лётчики и техники, остальную



Рис. 6.3: Полковник Юрий Васильевич Настенко (впоследствии генерал-лейтенант ВВС)

часть личного состава составляли арабы. В большинстве своём они прошли обучение в СССР, говорили по-русски и были в целом лучше подготовлены, чем персонал египетских частей.

“Разведывательной” она была только формально - её основной задачей были не полёты над Синаям, а защита египетского неба.

Снова вспоминает командир 35-й эскадрильи Юрий Настенко:

C На подготовку летного состава мне был дан один месяц. Всех летчиков я знал по фамилиям и именам, так как три года проходил службу в одном из полков 283 истребительной дивизии, из которой формировалась эскадрилья. Но тридцать суток — срок короткий. Летали каждый день, перелетая с одного аэродрома на другой, с берегов Черного и Каспийского морей, иногда по два раза в день. Об уровне подготовки летного состава можно судить по тому, что на воздушные стрельбы по летающим мишениям эскадрилья прилетела и произвела посадку в наихудших погодных условиях. Находившийся на этом аэродроме командир корпуса пво заметил по этому поводу, обращаясь ко мне: «Да, с этими пилотами воевать можно». Да, летать и стрелять мы умели, а воевать — нет. В течение дня и ночи ракетами и огнем из пушек было сбито 12 мишеней, причем все с первой атаки. Подготовка была закончена.

В.Б.Ельчанинов в книге "Дан приказ ему... в Египет!" так описывал подготовку к советских лётчиков к командировке:

C Последние месяцы уходящего 1969 года в авиационных городках были наполнены динамичной боевой учебой. Личному составу истребительного авиационного полка было чем гордиться. На полигоне в ходе учений летчики, офицеры боевого управления, инженеры и техники добились отличного результата. Например, в течение одного дня в качестве целей было запущено 5 радиоуправляемых мишеней в стратосфере и 8 фронтовых крылатых ракет (для безопасности - без боевого заряда).

Лётчики уничтожили все цели при минимальном расходе ракет. Высотные цели были уничтожены всего шестью ракетами. Более сложной задачей было уничтожение фронтовых крылатых ракет, летящих на малой высоте и на скорости 900–1000 км/час. Солнце основательно разогрело пустыню и стало сложно выделить сигнал головки ракеты с тепловой системой наведения, а кучевые облака, имеющие высокую отражающую поверхность, становятся настоящими тепловыми ловушками. Несмотря на эти обстоятельства, все восемь целей не долетели до цели, были сбиты двадцатью ракетами.”

В общем, в течение месяца советские лётчики и техники занимались интенсивной подготовкой в Марах. К чему они готовились? К маневренным воздушным боям? Не совсем. Они готовились перехватывать цели по команде и наведению с земли - приблизиться, отстреляться. Но что будет, если цель вдруг начнет маневрировать?..

Фактически, отрабатываемые на полигонах перед отправкой в Египет навыки советским лётчикам просто-напросто не пригодились. Было бы любопытно узнать - в СССР вообще хоть как-то пытались анализировать действия израильской авиации? Судя по тому, что пишут участники тех событий, таких попыток практически не было. Иначе "фирменные" приемы израильтян - дежурство на малых высотах, демонстративные группы - не стали бы для них сюрпризом.

О составе израильских BBC советские летчики тоже получили минимум информации. По воспоминаниям одного из них, основным противником считалась 101-я эскадрилья - якобы сборное соединение из лучших пилотов Израиля (на самом деле — обычная строевая эскадрилья, одна из трех в BBC). Шла психологическая накачка летчиков — наши самолёты лучшие, наши тактики лучшие, враг будет разбит, победа будет за нами. То есть это, конечно, занятие нужное и важное — но не в ущерб реальным знаниям о противнике. Серьёзно, в какой-то момент советским лётчикам рассказывали, что на стороне Израиля воюют американские пилоты. Это отличный пропагандистский ход — проблема в том, что к реальности это не имело никакого отношения. Да, в Хель ХаАвир были люди, родившиеся в США — но репатриировавшиеся задолго до попадания в BBC. Зачем доносить до своих пилотов заведомую ложь — мне не понятно.

В общем, наши пилоты просто были не готовы ко встрече с израильтянами. Что ещё хуже — в Каире советские командиры были просто не готовы управлять этими самыми пилотами, управлять боем. Проблема была даже не в том, что средний израильский пилот (а средних в том известном бою не было — были самые лучшие) был сильнее среднего советского. Проблема была в том, что условный Моти Ход по уровню понимания воздушного боя превосходил условного Григория Дольникова на голову. На порядок. На целую пропасть.

Вместе с лётчиками в Египет отправились и самолёты. Принято считать, что это были новейшие (произведенные с 1969 года) МиГ-21МФ - экспортная, но практически неотличимая от "оригинала" модификация МиГ-21СМ. По сравнению с теми модификациями МиГ-21, которые были у египтян, этот самолёт был существенно более совершенным: новый двигатель Р13-300 был мощнее своего предшественника почти на 15%, вследствие чего самолёт быстрее разгонялся и набирал высоту. В отличие от египетских самолётов, имел он и БРЛС (Сапфир-21), правда её ценность в условиях Ближнего Востока несколько снижалась - превосходная видимость позволяла значительно раньше, чем в Европе, увидеть противника глазами.

Вооружение советских машин тоже было существенно лучше - помимо 4 ракет Р-3 (АА-2 "Атолл"), МиГ-21МФ наконец имел серьёзное пушечное вооружение - сдвоенную ГШ-23 с полноценным боезапасом в 100 снарядов на ствол (против НР-30 с 60 снарядами у египетских МиГ-21Ф-13 и вообще отсутствующей пушки у египетских МиГ-21 ПМФ).

Пожалуй, только в одном новые советские "МиГи" уступали предшественникам - из-за появления встроенной пушки советским конструкторами пришлось пойти на сокращение запаса топлива. Из-за установки более мощного двигателя на всех режимах вырос расход топлива. В результате эффективная дальность самолёта, и без того не блестящая, ещё сократилась. Фактически, советский лётчик при прочих равных условиях был вынужден раньше покидать бой - что, как выяснилось, имело все шансы стать для него фатальным. Но об этом мы ещё поговорим.

С самолётами, правда, есть одно противоречие - часто пишут, что они были получены "из состава" авиации ВМФ (черноморского флота), что в случае с модификацией МФ - экспортной - было весьма затруднительно. Кроме того, есть известное фото лётной книжки Владимира Михайловича Рожкина, лётчика, находившегося в Египте в конце 1970 по середину 1971 года, где указано, что он летал на модификациях М и УС. Последняя нас мало интересует - это учебная спарка. Кроме этого, на ряде фотографий советских самолётов достаточно хорошо видно наличие только двух (а не четырёх, как на МФ) пилона для ракет "воздух-воздух".

Всё это наводит на мысли о том, что самолёты, попавшие в Египет в составе двух советских эскадрилий, были разных типов - часть была новой (МФ), часть - получена из состава авиации черноморского флота (вероятно, 562-го одесского авиаремонтного завода). Это не является

критически значимым моментом, но добавляет некоторые штрихи к картине.

6.4 Люди с той стороны Канала

Когда советские лётчики готовились к выполнению интернационального долга где-то в небе над Крымом, их будущие оппоненты тоже тренировались. Правда, тренировки у них были несколько другого рода. Как и мишени, которые вовсе не хотели быть мишениями, и каждый раз старались ужалить в ответ. Да и цена ошибки, цена поражения была совсем другой - запредельной. Все прекрасно знали, что случалось со сбитыми лётчиками-евреями, когда (и если) они попадали в плен.

Однако же самые жаркие, самые яростные воздушные бои на Ближнем Востоке происходили отнюдь не над Египтом. Арабы в большинстве своём были слабым противником - но у израильян всегда была возможность сразиться с равными себе. Собственной тенью. Собственными товарищами. И к учебным боям с ними относились - как к настоящим. "Ограничения безопасности? Зачем их придумали?! Там, за Каналом - они помогут уйти от ракеты? Там, в небе, есть только я и мой самолёт! - и такой же парень, изо всех сил старающийся вырваться из паутины прицела. И не важно, что на земле он вновь станет лучшим другом, сейчас - сбить, сбить его, мерзавца! Из последних сил. Открывая новые грани возможностей самолёта. И - себя. Не получается? Импровизируй! Лети на грани сваливания, рискуя врезаться в "противника", на любых перегрузках. Всё ради одной цели - сбить его!»

Советские пилоты были бы счастливы иметь такие же возможности, как их израильские коллеги. Вот только вместо этого они имели тонну инструкций и встроенного в эскадрилью замполита - такого же лётчика. И когда бело-синяя сборная училась воевать, красная - училась четко исполнять инструкции. Возможно, это было разумно в большой войне с американцами. Но в войне с евреями это было фатальным.

В замечательной книге о пилотах 201-й эскадрильи "Фантомов" BBC Израиля "От имени неба", Авирам Баркаи дал великолепное описание тому настрою, который был совершенно типичен для всех израильских пилотов, не только "Фантомов":



Они были напористы до наглости, полны веселья и жизнерадостны, решительны и грозны, как ковбои. Они чувствовали себя другими. И были такими. Заточенная эскадрилья. До сумасшествия. Всё на границе возможного. Этих ребят нужно было силой удерживать в рамках. Всё, что у них было в голове - это воздушные бои. Отстаньте с бомбардировками, дайте сбивать. В программе полётов написано, что надо произвести тренировки бомбометания. Ну и что, что написано! Быстро выполнили, что написано, и перешли на главное дело. Воздушные бои в разных условиях. Превысили ограничения G? Обнулили датчик. Раз, два, потянули! «Нагнали» 5G, чтобы не поймали, что надули. Инструкция гласит, что на посадку надо заходить на 19 градусах атаки со скоростью 150-160 узлов, и тогда самолёт приземляется как по маслу. Не в эскадрилье 201 – здесь никто не садится на 19 градусах. Низкий заход на посадку, прыжок над ЛЭП высокого напряжения в Кфар Ахим, приземление в середине ВПП, тормоза до упора, рывок рукоятки тормозного парашюта и молитва, чтобы не оторвался... Психопаты!

В те времена в лётной школе BBC Израиля для каждого курсанта существовал только один итоговый критерий успешного окончания лётного курса. Инструктора школы, они же - действующие боевые лётчики, собирались вместе и задавали друг другу один простой вопрос - готов ли я воевать вместе с этим парнем? Готов ли я доверить ему свою жизнь?

И про всех людей, оказавшихся в кабине самолёта с той стороне Канала, однажды кто-то сказал: "Да, я готов воевать вместе с ним".

Катехизис Катафисса



7. Часть 2

7.1 Призраки над Каиром

Ранним утром 4-го ноября 1969 г., два «Фантома» с ревом взлетели с авиабазы Рефидим на Синае и исчезли в западном направлении. Они пронеслись над Суэцким заливом, огибая папуса рыбакских лодок. Над пустыней, которую вскоре сменила водная гладь рукавов и зеленые равнины дельты Нила. Обогнули радиомачты, позиции ПВО, разбитые «Скайхоками», «перепрыгнули» ЛЭП, поднявшись до 50 метров над землей — и вот они уже в предместьях Каира. Без единого выстрела. Прямо под ними вырастают пирамиды Гизы и Сфинкса.

«Прямо как на картинках» — думает Давид Яир, штурман ведущего «Фантома», когда его машина взмывает на трёхкилометровую высоту под вой сирен и суматоху вокруг египетских радиорадаров ПВО, заметивших гостей в самом сердце зоны ПВО Каира. И — пикирует вниз. Давид заметил, как Шмуэль Хец, его пилот и командир 201-й эскадрильи «Фантомов» передвинул РУД вправо и вперёд, почувствовал, как дополнительная масса топлива была впрыснута в форсажные камеры двигателей, образуя длинные оранжевые хвосты за их самолётом. Как самолёт резко ускорился и превысил скорость звука. Впереди лежал Миншат аль-Баккари — правительственный район Каира и резиденция Насера. За фонарем изолированной от внешних шумов кабины летчики не слышали, как по улицам людского муравейника внизу проносится громоподобное эхо, разбивающее вдребезги тысячи окон, бьющее по барабанным перепонкам и сеющее панику.

Египтянам нечем было ответить на такую наглость. Этот рейд не был первым: в июне пара «Миражей» фоторазведки случайно прошла на сверхзвуке над Гелиополисом. Тогда это стоило погон командующему BBC Египта, Мохаммеду Багдади. Сейчас — совсем другая история. Это не Гелиополис, это Каир, столица. И это не «Миражи», а «Фантомы», у них два двигателя — и значительно более мощных. И это сотни МиГов и зенитных ракет египтян, охраняющих сердце Египта. И они беспомощны ...

К концу 1969-го война набирала обороты. 13-го сентября 1969 генерал Хаим Герцог на пресс-конференции для журналистов сказал: «Линия фронта с Египтом не обязательно проходит только по Суэцкому каналу. Она охватывает весь Египет». Это был очевидный намёк Насеру: если война будет продолжаться, то совсем не так, как ты хочешь. «Мишенью становится весь Египет, а не только солдаты Насера в районе Канала». Теперь у израильян были не только перехватчики — «Миражи» и устаревающие «Самбады». У них было нечто совсем новое.

За восемь дней до той пресс-конференции Герцога, в пятницу 5-го сентября 1969, за несколько минут до начала Шаббата на авиабазе Хацор, в присутствии высокопоставленных приглашённых, приземлилась первая четвёрка израильских «Фантомов». На них быстро закрасили американские



Рис. 7.1: "Фантом" Шмуэля Хеца (в правом верхнем углу) взлетает на форсаже. Фото оператора вооружений второго «Фантома» Ахикара Эяля. 4 ноября 1969. Фото из книг Шломо Алони.

опознавательные знаки, и нанесли местные: шестиконечную синюю Звезду Давида на белом фоне.

На Святую землю прибыл новый король. «Фантом» (или «Курнасс», "кувалда" на иврите) был по-настоящему "народным самолётом" — деньги на покупку первой партии собирали по всему Израилю. «Дайте своему сыну Фантом!» — кричали газеты. И вот самый дорогой истребитель в мире наконец прибыл. Это был прорыв — «Фантом» не уступал «Миражу» в воздушных боях, но был на голову, на порядок лучше в качестве ударного самолёта. Он мог доставить тонны бомб в любую точку Египта — а затем показать пилотам египетских МиГов, почему попытка им помешать может стать для них последней.

11-го ноября экипаж «Фантома» № 08 69-й эскадрильи (Эхуд Ханкин — Ахикар Эяль) удостоился чести быть первым, встретившим МиГ-21 в воздухе. И первым, сбившим его.

17-го ноября «Фантом» №04 станет первым сбитым (отличилась иорданская ПВО). Экипаж (Эхуд Ханкин — Шауль Леви) будет спасен; они погибнут через 3 года, на второй день Войны Судного дня, возглавляя атаку на позиции сирийских ПВО на Голанских высотах.

В общем, слова Герцога не были пустыми угрозами. В сентябре 1969 у израильтян появился отличный способ их воплощения. Но почему вопрос об ударах по тылу встал так поздно — ведь с начала активных боев прошло больше полугода?

В начале войны на истощение Израиль старался воздерживаться от любых действий, которые могли бы привести к эскалации войны. Бомбардировки — только ответные, рейды за канал — только точечные. Выполнили задачу — ушли. BBC работали только в зоне Суэцкого канала — реакция и египтян, и американцев на атаки египетского тыла была непредсказуема. К тому же было совершенно непонятно, может ли Насер (и готов ли он) остановить войну. К концу 1969-го г. стало понятно, что нет, не готов. К тому же в сентябре 1969-го г. Ицхак Рабин, тогда — посол Израиля в США, отправил в Иерусалим небезызвестную телеграмму, в которой оценил вероятность отказа США от помощи Израилю в случае эскалации боевых действий как маловероятную, развязав еврейскому государству руки.

На следующий день, на совещании в генеральном штабе было принято решение перенести основную тяжесть бомбардировок из района Суэцкого канала — вглубь Египта. Разведка (в лице главы АМАН и уроженца Москвы Аарона Ярива) предположила, что тяжесть таких бомбардировок станет для Насера непомерной, и он наконец решит закончить войну, которую сам развязал. BBC была поставлена задача — пробить “коридор” в поясе египетских ЗРК в районе Канала. Через 24 часа заслон из восьми египетских батарей ЗРК перестал существовать! Путь вглубь страны фараонов был открыт.

А дальше — дело техники. Идеальным самолётов для “стратегических” (в масштабах Ближнего Востока) бомбардировок был именно “Фантом”. Он мог нести втрое больше бомб, чем “Миражи”, и вдвое — чем “Скайхоки”, к тому-же “Фантомам” не требовался эскорт — при случае их пилоты с удовольствием могли ввязаться в бой с МиГами. “Фантомы” прорывались к цели на малой высоте, практически не оставляя времени для того, чтобы организовать перехват силами истребителей. Израильтяне имели большое разнообразие маршрутов — с севера, со стороны моря, с востока — через Сохненскую и Заафранскую долины. Они появлялись внезапно, били больно, и

так же быстро исчезали. Как призраки.

7.2 Голиаф прибывает

20-го декабря 1969 года, в обстановке строжайшей секретности, первые советские Ан-12, приступили к доставке в Египет, на авиабазу Кайро-Уэст, разобранных советских МиГов и их лётчиков отдельной разведывательной эскадрильи. Авангарда советских регулярных войск в Египте. Для советских пилотов всё это было непривычным. Представьте себе — из привычных +15 вы отправляетесь в адскую жару, слепящую пустыню со скорпионами, змеями, мухами и прочими прелестями. Им предстояло ещё очень многое узнать о местных жителях и их нравах.

Зарулили на стоянку. Выгрузились. Выдохнули. Осмотрелись. Начали разгружаться. И — подвой сирен бросились в песок. Через секунды небо над авиабазой взорвалось разрывами десятков снарядов. И тут же — над самыми крышами капониров пронеслась пара железных птиц с таким знакомым хищным профилем «Фантомов».

“Хель Ха-Ави” приветствуют русских лётчиков”. Какая там, говорите, секретность?

Египетские С-75 отстрелялись “вдогонку” несколькими ракетами, после чего египтяне радостно сообщили, что сбили один “Фантом”. Правда, через некоторое время их радость поубавилась: оказалось, что вместо израильского самолёта под раздачу попал собственный буксировщик мишней Ил-28 — впрочем, египтяне всё равно радовались как дети — наконец-то им удалось сбить хоть кого-то! Чем наводили советских пилотов на очень неприятные размышления о качествах новых союзников...

В самом конце декабря 1969 г. 10 советских генералов в сопровождении огромной свиты прибыли в Египет, чтобы лично осмотреть и выбрать будущие позиции ЗРК и аэродромы базирования авиации. Возглавлял их сам Маршал СССР Батицкий — главком войск ПВО и личность в этих самых войсках весьма легендарная. Во время этой поездки произошел забавный эпизод: встречавшему советских офицеров Насеру все присутствующие были представлены поименно, называя и звание, и должность. Когда Батицкий представлял запмолнита будущей советской дивизии, генерал-полковника Халипова, Насер не понял смысл его должности и переспросил — а что это? Батицкий вышел из положения красиво — “это духовный отец” — ответил он.

Такие «Духовные отцы» были в каждом советском подразделении в Египте. Зачастую их присутствие создавало большие проблемы — догматичные и запоренные, эти люди иногда пытались навязать свое мнение в общении с египтянами. В худшем случае они вдохновенно вещали о преимуществах прогрессивного социалистического строя и всеобщего равенства. Как правило — людям, родившимся с серебряной ложкой и вышедшим из потомственной аристократии. Египтяне крутили пальцами у виска, но слушали.

Весь январь в Египет прибывал авангард советского “экспедиционного корпуса” в лице 35-й отдельной разведывательной эскадрильи — летчики, техники, офицеры и их самолёты. На подходе были зенитно-ракетные дивизионы (их доставляют морем) и 135-й полк на МиГ-21.

К 1-му февраля 1970 г. отдельная эскадрилья полковника Юрия Настенко заступила на боевое дежурство на аэродроме Джанкалис. Операция по спасению Насера началась.

7.3 Расцвет над Египтом

Прибытие советских самолётов было очень кстати. В начале января израильтяне после нескольких дней разведки приступили к ударам по египетским тылам.

Серию операций назвали «Приха» (“расцвет” на иврите). Операция “Приха-1” (7 января 1970) — представляла собой комбинированный удар по нескольким целям: пара “Фантомов” 201-й эскадрильи отбомбилась по школе операторов ЗРК С-75 в районе Хелуана, пара 69-й — по учебному лагерю египетских командо под Александрией, четверка “Скайхоков” из 115-й — по штабу 2-го египетского армейского корпуса в Тель эль Кабир, в районе Дельты. Египтяне не успели хоть как-то отреагировать, все цели были уничтожены. Налет произвел на египтян достаточно гнетущий эффект — не столько из-за его последствий и большого числа жертв, не только местных. Хуже было другое. Египтяне просто не понимали, как противостоять таким налётам.

В Тель эль Кабир погиб советник командира пехотной бригады полковник Михаил Кальченко. Первый погибший «руси асири» в новом 1970-м году. И очень, очень далеко не последний.

Через шесть дней всё повторилось - «Скайхоки» 109-й эскадрильи атаковали военный лагерь в районе Дельты, «Фантомы» из 201-й - базу снабжения в Тель эль Кабир. Эффективность ударов превзошла все ожидания - и теперь было решено атаковать чаще и больше. «Приха» стали типовыми операциями BBC. Сначала - «Миражи» фоторазведки подтверждают объект из банка целей. Потом - «Фантомы» на малой высоте просачиваются через египетское ПВО и уничтожают её.

«Скайхоки» окончательно перестали привлекаться к ударам по египетскому тылу — теперь туда летали только «Фантомы» и «Миражи». 18 января — новый налет, бомбардировка складов боеприпасов в Хелуане. Вторичные детонации в результате огромного пожара на складах продолжались несколько часов после атаки, сея панику в ближайших городах. В огне погибло огромное количество артиллерийских снарядов — их запас пришлось срочно пополнять в СССР. А ещё во время этой бомбардировки израильян похоронили последнее детище Вилли Мессершмитта — Н-300 Helwan, попытку сделать собственный самолёт, первый разработанный в арабской стране. «Фантомы» уничтожили ангар, в котором хранились первые несколько прототипов.

23 января — «Фантомы» бомбят склады недалеко от гражданского аэропорта Каира. Пассажиры прекрасно видели взрывы и беспомощность военных, снова паника. В тот же день, в ходе операции «Родос», израильян атаковали укрепленный остров Шедуан в основании Суэцкого залива. Египтяне потеряли убитыми и пленными больше 100 солдат, включая роту командос. Израильян — троих. Ночью египтяне послали пару Ил-28 отбомбиться по захваченному острову — безуспешно.

28 января — снова. «Фантомы» атаковали Даншур, склады и школу операторов ПВО, а заодно — здания штаба 6-й моторизованной дивизии в пригороде Каира. Здание было полностью разрушено, под обломками погибли больше ста египетских военных, включая командира дивизии и его заместителя, трое гражданских и двое дивизионных советников — полковник Иван Огабенин погиб на месте, полковник Николай Власенко через 2 дня умер от ожогов в госпитале в Каире. С ними же погиб и их переводчик, лейтенант Зияддин Юсубов. Ещё пятеро советников было ранено. Израильян знали, что в штабе есть «хабиры» — но не стали отменять атаку.

После этого налёта, в Каире была введена светомаскировка. Египетская столица погружалась в серый мрак и уныние. Барабаны войны, до этого громыхавшие где-то далеко, теперь стучали в двери каждого египтянина. «Ограниченная война в районе Канала» как-то внезапно распространилась на всю страну.

Почему египтяне не пытались как-то противостоять налётам? Они честно пытались. Проблема была в том, что получалось очень так себе. В начале 1970-го года советники, оказавшиеся на позициях ПВО в районе Канала нередко обвиняли египтян в трусости — они нередко просто покидали позиции при появлении израильских самолётов. «Стреляйте по ним, — говорили советники. — Сбивайте их». Прагматичные египтяне просто сбегали — шансов у батареи С-75 против летящих на высоте 20-40 метров «Фантомов» не было. Ствольная зенитная артиллерия не успевала обстрелять такую быструю цель — так что возможность противостоять налётам израильян стремилась к нулю. Да, из СССР уже поставили первые ПЗРК (одним из таких был сбит «Скайхок» Ниссима Ашкенази в 1969-м году), но израильян просто поменяли тактику. Теперь они чаще бомбили методом «кела» («праща») — говоря по-русски, с кабрирования, не входя в зону поражения ПЗРК и ствольной артиллерии. Так и продолжалось:— СССР поставлял Египту новые батареи, Египет размещал их в районе Канала; у Израильян часто уходило меньше дня на их уничтожение. Египтяне просили новое оружие. СССР поставлял его ...

В воздухе картина была не сильно лучше. Чаще всего, египетские самолёты просто не успевали подняться на перехват «Фантомов» — подлётное время нередко составляло считанные минуты. Время, необходимое для того, чтобы поднять истребители — не меньше пяти (у египтян, команды из СССРправлялись быстрее). Окей, не получается перехват с земли - по рекомендации советников начали дежурить в воздухе. Получилось лучше. Несколько раз египетские самолёты всё же успевали перехватить атакующие «Фантомы» - как правило, всё заканчивалось для египтян достаточно плохо. В таких ситуациях главной задачей пилотов «Фантомов» было успеть сбить

египтянина до того момента, как к ним “на помощь” придут коллеги из эскадрилий Миражей - например, так получилось 8 февраля, во время “Прихи-8”. Авием Селла (просто запомните это имя), замкомэска 69-й эскадрильи, ввязался в бой с преследующим его МиГ-21, лидером пары. Египтянин увернулся от “Спэрроу” и пары “Декеров” (“Шпага”, название AIM-9D в Израиле) - но ввязался в близкий маневренный бой с “Фантомом” и был быстро сбит пушкой. Возможно, кто-то жестоко обманул египетского лётчика, убедив его в превосходстве МиГ-21 в близнем маневренном бою. Достать второй МиГ Селла не успел - через несколько секунд тот оказался жертвой прибывшего “Миража” Авраама Салмона. Оставшиеся египтяне предпочли не ввязываться в бой.



Рис. 7.2: Авием Селла, Авраам Шалмон (справа)

Советники сначала недоумевали — во Вьетнаме результаты были другими. Но так и противник у Египта был другим — не американские «сухопутные» лётчики, готовившиеся к большой войне и перехвату ракетами за пределами видимости, а потому — слабо обученные близнему маневренному бою. На израильских «Фантомах» летали ветераны «Миражей» — умные, pragmatische и злые. Американский пилот готовился к совсем другой войне, летал во Вьетнаме 100 вылетов — и отправлялся домой. Израильский — летал, пока его не сбьют, или пока не уйдёт на повышение. Справедливости ради, второе случалось чаще, чем первое.

7.4 Две большие разницы

Здесь надо сказать пару слов, почему «вьетнамская» тактика — как у лётчиков, так и у ПВО, не работала на Ближнем Востоке.

Во Вьетнаме американцы использовали, в первую очередь, свою гигантскую воздушную мощь — налеты легко могли производиться совершенно любыми силами, от четырех до сотни машин. Низкая точность регулярных ударов со средних высот компенсировалась огромной массой сбрасываемых бомб. Не справились два звена - отправим шесть. По пути нескольких сбьют — окей, потери допустимы. В таких условиях, особенно до появления у американских ВВС достаточно эффективных средств радиоэлектронной борьбы и развития тактики противодействия ЗРК, комплексы С-75 действительно показывали себя хорошо.



Рис. 7.3: ЗРК С-75 во Вьетнаме



Рис. 7.4: ЗРК С-75 в Египте

Лётчики же действовать во «вьетнамском» стиле, то есть как авиация ПВО, египтяне не могли. Не хватало координации, да и противник позволял подойти к себе незамеченным исключительно редко. Гораздо чаще засады подразумевала израильская тактика — но она как раз была рассчитана скорее на тактическую внезапность появления самолётов в бою, чем на «вьетнамский» пуск ракеты с последующим быстрым выходом из боя с уходом на малые высоты. К тому-же в то время подготовка к ближнему маневренному воздушному бою у американских и израильских лётчиков отличалась на порядок. Американцы только к концу 1960-х осознали масштаб провала в обучении пилотов и начали его исправлять. Разумеется, быстро изменить гигантскую структуру

ВВС они не могли. Флотские лётчики справились быстрее, но тоже не сразу.

В отличие от Вьетнама, на Ближнем Востоке в конце 1960-хне было бомбардировок со средних высот, массы самолётов и регулярности маршрутов и времени ударов. Не было и американских контейнеров РЭБ, они появились на год позже. Был «моц» - фольга, которую ствольная артиллерия забрасывала, чтобы создать проблемы египетским РЛС. Были «Скайхоки», которые носили эту самую фольгу в воздушных тормозах. И всё. «Голь на выдумки хитра» - израильяне за неимением большого парка «Фантомов» были вынуждены изобретать новые тактики, действовать нестандартно, не «по-американски». Довольно забавно после этого читать, что в ВВС Израиля служили опытные лётчики, прошедшие Вьетнам. В то время разница в «классе» была такова, что израильяне легко могли сами учить американцев.

То есть израильские пилоты того времени были, вероятно, наиболее подготовленными строевыми лётчиками в мире.

Вообще, читать наши источники о воздушных сражениях войны на исходение весьма любопытно. Участие советских частей в них описано совершенно великолепно, последовательно и красочно. Но как только разговор заходит об израильских ВВС — складывается впечатление, что читаешь сборник анекдотов про Рабиновича. В них с завидной постоянностью, из года в год, из книги в книгу циркулируют одни и те же сомнительные истории. Казалось бы - в Израиле давно рассекретили всё, что можно рассекретить, война на исходение описана буквально по дням, а иногда - по минутам. Бери, сравнивай. Но нет, зачем, мы будем цитировать советские байки и прочие «ранее закрытые источники».

Возьмём, к примеру, информационно-методический сборник ЦМВС РФ, публикация «Победы и неудачи советских летчиков и ракетчиков в небе над Египтом» 2013 года. Писал, к слову, начальник Музея ПВО, историк Юрий Кнутов. Казалось бы, уже изданы «Призраки над Каиром» Дани Шалома, разменяли второй десяток «оспреевские» сборники Алони, уже поработали Том Купер, Дэвид Николле, Амир Сегев, Дэвид Лединцер, Авирам Баркаи написал свою восхитительную «От имени небес». Уже существует "объединение каирских историков Авиноам Мисников уже завел свой чудесный сайт. Информации не просто море — её океан. На любой вкус.

Но что мы видим вместо этого? Правильно, «израильская авиация, пилотируемая, в том числе и успевшими повоевать во Вьетнаме американскими летчиками, регулярно бомбила территорию Египта». Какие, к черту, американские лётчики? На каком они, интересно, разговаривали языке?

Читаем дальше, и видим там ... 25 (!) потерянных «Миражей» в боях только с египтянами в 68-70 годах! Я всё понимаю, пропаганда это дело такое ... но ведь 50 лет уже прошло. В реальности их было 10 (5 над Египтом, 2 над Сирией и 3 в авариях), потеря целой эскадрильи (25 машин) в боях только с одной АРЕ была бы для израильян образца 70-го года катастрофой.

Вообще, об израильских ВВС принято писать или в хвалебном, или в уничижительном тоне. «Промежуточные» варианты можно встретить куда реже. Скорее всего причина в том, что израильян в СССР никогда не рассматривали как серьёзного противника. Не из-за недооценки — просто Израиль не был членом НАТО, не имел каких-либо территориальных претензий к СССР, да и вообще до него ещё долететь надо.

Соответственно, и ресурсов разведки на работу с Израилем тратилось куда меньше, чем с теми же ФРГ (при том, что возможности авиации в то время у тех и других были сопоставимыми). Просто ФРГ был ближайшим вероятным противником, а Израиль — не был. Ну то есть приблизительный численный состав ВВС Израиля в СССР, конечно, знали, но дальше особо не разбирались. Ситуация поменялась только в середине 1980-х (когда американцы начали приезжать в Хель Ха-Авиর перенимать опыт) - тогда в Сирию приезжали и серьёзные технические комиссии, и люди с большими звездами. Но это будет сильно после.

А пока вернемся к советским лётчикам и Египту.

7.5 Первые вылеты

В общем, в начале 70-го «Фантомы» стали безраздельными хозяевами неба Египта. И первостепенной задачей советских лётчиков было исправление этой ситуации. Здесь главной проблемой (которую египтяне так и не смогли уверенно решить) было вовремя обнаружить приближающиеся «Фантомы», чтобы хоть как-то успеть их перехватить. Сил для этого было понапацу немного

- к концу января 1970-го года советская авиагруппа в Египте состояла лишь из 35-й отдельной разведывательной эскадрильи ("превратившейся" в 108 иабр ВВС ОАР) которая была развернута на авиабазе Джанкалис (40 километров южнее Александрии) и готова к выполнению поставленных задач. Также, в их распоряжении был запасной (использовавшийся для организации «засад» на израильские "Скайхоки", об этом мы очень подробно поговорим в 4-й части) аэродром Котмия, в 40 километрах от Суэцкого канала. Он представлял собой участок шоссе Каир–Исмаилия, расширенный до 21 метра, практически без инфраструктуры - то есть всего того, что могло привлечь внимание. Разумеется, постоянное присутствие самолётов там было затруднительно, но в качестве «аэродрома подскока» Котмия использовалась активно.

Как правило пишут, что основной задачей эскадрилии Юрия Настенко была защита баз ВМС на побережье Средиземного моря и промышленные центры северного Египта от Порт-Саида до Марса-Матрух на границе с Ливией и до Каира. С одной стороны, это кажется достаточно странным решением — большинство израильских ударов происходило сильно южнее. С другой стороны — эскадрилья обеспечивала защиту тех самых египетских портов, через которые должны были «заходить» основные силы 18-й ЗРД и истребительно-авиационной группы. И защищать советских кораблей, проходящих Средиземное море. Правда, в момент начала дежурства большинство этих сил оттакивало свои навыки на полигоне в Ашшулуке и на Тучинском полигоне (ПВО) и в Марах (ВВС). А распылять достаточно небольшое подразделение (у Настенко было 42 лётчика и всего 30 самолётов) на весь Египет было бы неразумно.

Их коллеги 135-го истребительного авиаполка (106 ИАБР ВВС ОАР) прибудут позже, к марта.

Чтобы понимать — это действительно были лучшие лётчики, которых мог отправить СССР — снова процитируем заместителя командира 135-го ИАП по политчасти подполковника Ельчанинова:

C На аэродромах Мары и Вазиани в канун Нового года развернулась работа по подготовке летного состава к выполнению задач, связанных с оказанием помощи Египту в отражении израильских налетов. К обучению летчиков были привлечены лучшие силы управления боевой подготовки ВВС, научно-исследовательских институтов, летчики-испытатели. Офицеры, сержанты и солдаты, добровольно изъявившие желание выполнять интернациональный долг, ответственно отнеслись к порученному делу.

В общем, 1го февраля 1970 года 108 истребительная авиационная бригада ВВС Египта заступила на боевое дежурство. Её самолёты были окрашены в египетский камуфляж и несли египетские опознавательные знаки — на месте красных звезд появились разноцветные круги. Лётчики, правда, немного отличались от египтян — ну так кто их там, в кабине, увидит.

Иногда пишут, что уже в феврале 70-го израильтяне практически прекратили налёты на Египет — якобы, они решили не связываться с советскими лётчиками. В реальности, это произошло существенно позже, в апреле, когда советские самолёты будут «висеть» над Египтом практически 24 часа в сутки. Но пока — избегать столкновения с советскими пилотами было несложно, и «Приха» продолжалась. И тут случился Абу-Заабаль.

Египтяне писали, что во время второго визита Насера в Москву, в январе 70-го, он просил защитить от израильских бомбардировок, потому что они унесли много жизней мирных египтян, когда «Фантомы» атаковали фабрику и школу. В частности, об этом пишет Мухаммед Хасанейн Хейкал, журналист и близкий друг Насера. Самое смешное, что эта точка зрения перекочевала и в советскую литературу — об этом, например, писал Юрий Настенко:

C После уничтожения израильской авиацией металлургического завода в Абу-Забале в феврале 1970 года (был построен при участии советских специалистов) президент Египта Гамаль Абдель Насер обратился к СССР с просьбой о создании щита против налётов израильских ВВС и отправке в Египет регулярных советских частей войск ПВО и ВВС.

В книге «Россия (СССР) в войнах второй половины XX века» мы читаем следующее:

C В конце 1969 г. Израиль приступил к осуществлению плана операции «Хордос» с целью уничтожения 18 военно-стратегических объектов Египта. Предварительно ВВС Израиля совершили более 300 разведывательных полетов, в ходе которых выявили египетские зоны

ПВО. После их сравнительно легкого подавления израильская авиация получила возможность беспрепятственно наносить ракетно-бомбовые по центральным египетским районам и пригородам Каира. При этом она разрушила символ советско-египетской дружбы — металлургический комбинат в Хелуане, где погибло 80 человек.

И снова:



Эпизодические воздушные схватки между египетскими и израильскими летчиками в районе Суэцкого канала начались весной 1968 года. Со стороны Израиля в воздушных боях участвовали самолеты «Мираж», со стороны Египта — МиГи-21. Однако вскоре, после нескольких серьезных потерь, израильтяне взяли передышку. Оперативную паузу они использовали для более тщательной подготовки к воздушным боям с учетом американского опыта во Вьетнаме.

В реальности, операции или плана с таким названием в Израиле не было — былозвучный «Родос», но это морской десант Шедуан. Скорее всего, имеется в виду «Приха». А про пресловутый «Вьетнамский опыт» я уже писал — его не было, да и не был он пока нужен.

В списке целей израильских BBC никогда не было гражданских объектов за исключением объектов инфраструктуры, например, электростанций. Из этого будет всего два исключения, оба связанные с некорректной идентификацией цели авиаразведкой — металлургический завод в Абу Забал (операция “Приха-9”, 18 февраля) и начальная школа в Бахр-эль-Бахр (операция “Приха-19, 8 апреля). В первом случае, “Фантом” получил повреждения во время захода на цель и пилот, находясь под огнем, ошибся в идентификации цели. В последнем — израильтяне утверждали, что египтяне сознательно использовали детей в качестве живого щита.

Советская пресса взорвалась — Даяна называли не иначе, чем Моше Адольфович, израильские налеты — террористическими, а сионизм — разновидностью фашизма. Впрочем, последнее было для советских газет того времени весьма традиционной риторикой. На Западе тоже не были в восторге — одно дело египетские федаины, убивающие одну-две семьи за раз, их можно и не заметить. А тут — сразу 80 человек, да ещё и таким способом. Израильтяне, к слову, тоже не были недовольны — лётчиков достаточно быстро срабатывали определённые моральные ограничения. Теперь цели было решено выбирать тщательнее — и только отдельно стоящие.

Возвращаясь к визиту Насера — металлургический комбинат в Абу-Заабаль бомбили в феврале, а школу в Бахр-эль-Бахр — вообще в апреле. И появление советских лётчиков к этим событиям вообще никакого отношения не имеет — их отправка в Египет было запланировано почти на пол года (!) раньше.



Рис. 7.5: Руины школы в Бахр-эль-Бахр Абу-Забаль. Фото 1

В феврале и марте, когда израильтяне вовсю бомбили египетские тылы, в Кайро-Уэст прибыла вторая советская авиационная часть — 135-й истребительный авиаполк. Самолёты в прямом смысле прибывали из одного мира в другой — во время погрузки самолётов на Горьковском авиа-



Рис. 7.6: Руины школы в Бахр-эль-Бахр Абу-Забаль. Фото 2. Оба фото — египетские, так что без гарантий точности.

заводе в грузовой отсек Ан-12 часто попадал снег - в Африке он выглядел настоящим и не очень уместным чудом.

6-го марта прибыли лётчики. Как и их коллег из 35-й ОРЭ, израильтяне подготовили подобающую встречу - в виде пары “Фантомов”, прошедшей на малой высоте. На авиабазе начался страшный бардак - только что прибывшие “специалисты по сельскому хозяйству”, правильно оценив ситуацию, попадали в песок и постарались зарыться в него поглубже. Египтяне устроили дичайшую канонаду (в основном - уже после того, как “Фантомы” улетели) - не столько чтобы кого-то сбить, сколько для успокоения нервов и руководства. В общем, бело-синий комитет по встрече отработал как всегда - шумно и весело. 135-я авиабригада бригада прикрывала Каир с востока, промышленные объекты центральной части ОАР и Асуанскую плотину с северо-востока. Основные аэродромы базирования - Бени-Суэйф, в 180 км южнее Каира (две эскадрильи), и Ком-Аушим, в 120 км юго-восточнее Каира (эскадрилья). Был ещё запасной аэродром в Заафранской долине — его планировалось использовать по аналогии с Котмией.

Фактически, местность между эль-Сохной и Заафраном - это холмистое плато, изрезанное ущельями, которыми любили пользоваться израильтяне - устойчивая проводка самолёта, летящего на малой высоте в таких условиях была крайне затруднена. А значит - времени отреагировать практически не оставалось. К тому-же, за холмами часто прятались засады “Миражей” и «Фантомов», внезапно в нужный момент появляясь - и исчезая.

Поначалу основной задачей новоприбывших советских лётчиков было прекращение израильских ударов по египетскому тылу - операции “Приха”. Её суть сводилась к следующему - Израиль собирался принудить Египет к прекращению огня, перенеся войну с берегов Суэцкого канала в глубь территории Египта. То есть - навязать египтянам игру по своим правилам, реализуя свои сильные стороны (авиацию) и нивелируя слабые (малочисленную артиллерию).

Впрочем, совсем без инцидентов обойтись не могло — и вот уже в апреле 1970-го группа «Фантомов» была перехвачена МиГами, пилоты которых говорили по-русски ...

Катехизис Катафисса

8. Часть 3

8.1 Египетские контрасты

В этой части мы немного отвлечёмся от воздушных сражений (окей, и компенсируем это в последней, четвертой части), и немного поговорим о том, как вообще советские люди, внезапно оказавшиеся в тысячах километров от дома, на другом континенте, в другом климате и другой культуре, эту самую другую культуру видели.

От переводчиков и технарей — до послов и генералов. Из кабинетов резиденции Главного военного советника, куда почти не долетал грохот разрывов снарядов — и из «мальги» на Суэцком канале, где этот грохот рождали израильские бомбы. Так получилось, что «Египет» у каждого из них был свой. Одни видели яркие витрины магазинов, другие — пустыню, до горизонта. Видели его таким разным.

Униженным «неделей израильского военного искусства» в 67-м, затянутым светомаскировкой. И — весёлым и беззаботным, с ночными клубами и вечеринками, так похожий на таинственный Запад. Сияющим, как Солнце, заходящее за вечные пирамиды Гизы. И нищим, как жестокие феллахи, каждый день, как и их предки тысячу лет назад, начинаяющие свой скорбный путь, обреченные от рождения до смерти видеть бесконечные поля дельты Нила.

Или — умереть на алтаре великих амбиций египетских правителей.

Когда-то, столетия назад, египетские фараоны строили себе гробницы, призванные стать величайшим чудом на земле и оставить в веках величие погребенных под ними людей. Так, ценой тысяч жизней ввысь устремились величайшие чудеса Античности — Пирамиды Гизы. Теперь потомки этих крестьян погибали на другой великой стройке. В этот раз они зарывались вглубь земли, там, где через несколько недель вознесутся к небу острыми и хищными носами боги войны нового времени, призванные защищать землю фараонов. А с неба на строителей охотились сошедшие с барельефов древних доисламских храмов птицы. Пикируя к земле, и возвращаясь на небо, оставляя за собой разбитые куклы, некогда бывшие египетскими строителями-феллахами. И так — каждый раз, когда ладья Ра поднималась по небесной реке. Страшные птицы с острой шестиконечной звездой на крыльях приносили новые могилы на кладбищах, внезапно окруживших великие стройки того, кто решил назвать себя наследником древних Фараонов ...

8.2 Люди пустыни

Большинство простых советских людей из 18-й зенитно-ракетной дивизии о пирамидах читали разве что в курсе истории древнего мира. Тем более удивительным для них становилось соприкосновение с миром современным. А он терял свой волшебный флёр древности довольно быстро.

Первым, что встретило советских солдат, была страшная выматывающая жара. Из привычных Нижнего Новгорода, Николаева, и даже Ашулуга, они отправились в настоящую пустыню.

Вспоминают советские военнослужащие:

C Чтобы постоянно быть в физической форме, летчик должен заниматься физкультурой. В условиях Северной Африки, когда температура доходила до +49 °С в тени, организованных занятий физкультурой не проводилось, но практически все занимались по личному плану. На скамейке качали пресс, гантелями и эспандерами поддерживали тонус организма, скакали через веревочку как дети. Я в числе немногих бегал, считая, что это лучший способ тренировать выносливость, нагружать сердечно-сосудистую систему. Бог мой, как это монотонно, просто насилие!

В.Б.Ельчанинов (лётчик 135 истребительного авиаполка)

C Поэтому дежурство стало изнурительным, тем более что температура воздуха доходила порой до +50 градусов, на станциях наведения ракет, радиолокационных станциях в отдельные дни температура достигала +60 градусов. Донимали нас и песчаные бури, которые загоняли мельчайший песок повсюду: в аппаратуру, приборы, технику, продукты и т. д.

Б.И. Жайворонок (подполковник, командир 1-й зенитно-ракетной бригады 599-го полка)

C Даже в тени температура достигала иногда 53 градуса.

В.В.Захаров (С-125)

C Напряжение физическое, когда с восхода до захода солнца — утомительное боевое дежурство с готовностью к немедленному пуску ракет при температуре в кабине до 60 градусов. А по ночам — бесконечные, до изнеможения тренировки по свертыванию и развертыванию техники, передислокации.

А.Я.Костин (начальник политотдела зенитно-ракетной бригады)

C "Очень хочется зайти в землянку с огнеметом и произвести «дезинфекцию»

Жара сама по себе была проблемой — но, как ни странно, едва ли не наименьшей. В конце концов, служили же в Средней Азии, в Казахстане. Почти к любой жаре можно так или иначе привыкнуть. Проблема была в том, что в пустыне были обитатели, которые изрядно портили жизнь советским солдатам. Речь, как ни странно, не о египтянах — они, как раз, как могли старались помочь устроиться в новых условиях.

Пустыня кишила фалангами, скорпионами, змеями. Каждая мальга, каждая трещинка для них — укрытие от палящего солнца. Каждый оставленный сапог и ботинок — отличное убежище. Опять же, служившие или родившиеся в Средней Азии солдаты встречались с ними — но не в таких количествах и не в таком объёме. Зачастую встречи с этими тварями происходили совершенно случайно — солдат спросонья надевал на ногу сапог, забыв вытряхнуть оттуда ночного оккупанта, после чего с громким криком, прыгая на одной ноге, сдирал его с себя. Или садился на камень, тревожа его зловредного обитателя.

Укус фаланги, хоть и не был ядовит, был черезвычайно болезненным. Да и часто приводил к сходным последствиям — на её челюстях-хелицерах часто оставались гниющие остатки её предыдущей пищи.

Поначалу, в 18-й дивизии фиксировали 20-30 случаев укусов в день. Нет, серьёзно, от пустынной живности пострадало на порядок больше советских солдат, чем от израильских бомб. Другое дело, что к смертельному исходу такие укусы приводили достаточно редко — всё-таки на дворе была вторая половина 20-го века, а не середина 19-го.

Борьба со скорпионами становилась ежедневным испытанием. Советские солдаты быстро научились каждое утро проверять обувь. Чтобы твари не заползали на кровати, ножки ставились в



Рис. 8.1: Здесь должны быть скорпион и сольпуга, но что-то пошло не так

банки с керосином. Это приводило к другой проблеме - в и без того душных землянках-мальгах стало практически невозможно находиться. Спать в помещении, напрочь пропахшем керосином - то ещё удовольствие. Да и керосин не всегда спасал — отдельные тварюшки ухитрялись падать на кровати с потолка.

Б.И. Жайворонок (подполковник, командир 1-й зенитно-ракетной бригады 599-го полка):

C ...тарантулы и скорпионы, которые залезали в постель, в обувь, доводили порой до психологических стрессов.

А. Г. Смирнов (Генерал-майор, командир 18-й ЗРД ОН)

C Нельзя не сказать и о комарах, мухах, тарантулах, скорпионах. В первых числах июля я выехал с небольшой группой офицеров на рекогносцировку для выбора стартовых позиций ЗРДН в районе Исмаилии. В группу входили подполковник Пономарев В.А. и майор Полушкин, которых я знал очень хорошо по совместной службе. ... Не успели мы расположиться, как налетели желто-коричневые комары по размерам раз в пять больше «наших». Пришлось прекратить обед и выехать на продолжение рекогносцировки. Однако проехать к предполагаемому месту СП не смогли — машина застряла в песке, и мы пошли пешком. Через 100–150 метров я услышал крик. Обернувшись, увидел падающего майора Полушкина...

Прибыли в арабский госпиталь, расположившийся в 30 км от места происшествия. В арабском госпитале мест не было, поэтому, не получив никакой помощи, мы выехали в свой госпиталь. Это еще 50–60 км пути.

При въезде в госпиталь майор Полушкин опять потерял сознание, и в таком состоянии мы передали его в руки наших врачей.

Позднее начальник госпиталя позвонил мне и передал, что если бы мы опоздали минут на пять, все могло бы кончиться плохо. Что же произошло, ведь комары кусали нас всех, а плохо стало лишь одному. Оказывается, пятью днями раньше Полушкина ужалил скорпион (в Асуане). Врачи приняли меры, и все обошлось благополучно. Но достаточно было после этого укуса комара, чтобы организм не выдержал. Начало отказывать сердце.

Впоследствии майор Полушкин неоднократно вспоминал об этом. Говорил, что мы спасли ему жизнь, не оставив в арабском госпитале. Возможно, в этом есть доля истины...

Н.В. Александрук (сержант, батарея С-125)

C Забравшись в землянку-мальгу, установили для освещения аккумуляторные фонари с пусковых установок и принялись готовиться ко сну. Чтобы хоть немного отдохнуть, сняли ботинки и куртки, оружие с ремнем положили под матрас в изголовье так, что получилась подушка.

Как только потушили фонари, кажется, миллионы вампиров-комаров набросились на разгоряченные тела. Так что буквально через несколько минут пришлось срочно включать освещение. Но комары, ощущив вкус крови, уже больше не упускали возможности подкормиться. Для защиты пришлось с головой укрываться простыней и не выключать электрофонарь. Таким образом удалось уснуть и кое-как отдохнуть.

Утром, после ночных промежуточного дрема, проснулись от невыносимого зуда. В местах соприкосновения простыни с телом виднелись огромные кровяные пятна, покрытые снаружи полчищами комаров. Усталость за день и хоть и короткий, но довольно крепкий сон позволили огромным комарам делать массовые укусы через простыню без сопротивления спящего. Наутро почти все после сна появились с опухшими лицами и разодранными до крови местами укусов...

Н.Р.Якушев (техник в 135-м истребительном авиаполку)

C На военном аэродроме Джанаклис, куда нас привезли из Каира, было около ста советских специалистов, в основном, летчики, техники, механики. Я был закреплен за одним из наших самолетов МИГ-21, обслуживал новейшее по тем временам оружие — ракеты с самонаводящимися тепловыми головками.

Работа была напряженная, особенно когда звено на боевом дежурстве. В течение всех суток должна быть готовность номер один. Летчик в кабине самолета, техник и механики рядом с самолетом готовые в любую секунду обеспечить боевой вылет самолета. Психологически выдержать 24 часа в адском напряжении очень тяжело, еще добавить к этому жару в 50 градусов, постоянную угрозу укуса змеи или скорпиона, а может быть, и фаланг, которыми кишит пустыня.

В.С. Логачев (командир стартового взвода дивизиона С-125)

C Есть приходилось очень быстро. Если зазевался на 1–2 минуты, то суп покрывался мухами в несколько слоев. Их там несметное количество. Отличие арабской мухи от нашей в том, что она более нахальная, не реагирует на отпугивающие взмахи, то есть избавиться от нее можно только одним способом — прибить. Кусает человека она в любое время суток и года. Наша муха кусается только осенью, поэтому родилась в Египте прибаутка: «Когда приеду в Союз, поймаю муху и поцелую ее». Еженедельно боролись с клопами. Это уже с помощью паяльной лампы. Прожигали койки с особым энтузиазмом, иначе спать было невозможно..

И, пожалуй, самое восхитительное (Н.П. Воробьев (сержант, начальник радиорелейной станции)):

C Скорпионы не любят солнца и стараются спрятаться в тень под обрывки бумаги, доски и прочий хлам. Построенные нам землянки оказались для них элитным жильем. Они как тараканы расселились по укромным местам и напрягают нас сильнее самолетов противника. Фаланги тоже приглянулись наше жилье. Каждое приготовление ко сну было похоже на смертельный аттракцион. Заходишь ночью в темную землянку, вытряхиваешь из постельного белья пауков, скорпионов и прочую живность, ложишься и чувствуешь, как по тебе уже все равно ползет какая-то гадость. Шевелиться нельзя ни в коем случае, потому что ночью скорпионы особенно нервные и агрессивные. Так и лежишь, замерев в ожидании порции яда, пока сон не овладеет сознанием. Обычно хороший сон называют сладким. А можно ли сладко уснуть в террариуме?.. Очень хочется зайти в землянку с огнеметом и произвести «дезинфекцию»

В этом отношении, несколько проще жилось сотрудникам аппарата военных советников и «обитателям» египетских авиабаз, лётчикам и техникам. Зачастую, там были более комфортные условия, иногда даже кондиционеры. Там шансы «поймать» укус скорпиона, змеи, или дизентерию были гораздо ниже.

8.3 Амёба страшнее самолёта

Вообще, болезни стали практически «бичем» 18-й дивизии. Особенно — дизентерия, часто — желтуха. Если от скорпионов пострадали несколько сотен военнослужащих, то дизентерией и желтухой переболела едва ли не половина участников командировки. Перед отправкой личный

состав прививали от ряда тропических заболеваний (по крайней мере, об этом упоминают некоторые «пострадавшие»). При этом медицинское обеспечение на месте сильно оставляло желать лучшего. Да и нет прививки от амёбной дизентерии ...

В.П.Климентов (переводчик в египетской 2-й полевой армии)

(C) Мы не получали хинин от малярии, советники — заядлые рыбаки — ловили рыбу, зараженную бильгар-циозом и шистозоматозом, многие купались в воде каналов, на берегах которых процветала крайняя антисанитария. Сам я на всю оставшуюся жизнь получил последствия амебной дизентерии, камни в почках и двойной перелом правой руки, правда, в последнем случае микробы и вирусы не были виноваты.

С.Г. Нечёсов (прапорщик батальона связи при 135-м авиаполку)

(C) Одна из поездок совпала с самым острым периодом заболевания дизентерией, температура под 40, трясёт, туалет - дом родной. До эскадрильного врача идти полтора километра, жара больше 40, врача нашёл, он дал пачку левомецитина. Выпил всю пачку сразу, провалился ночь, к утру стало легче. Вообще амебная дизентерия - страшное заболевание, как не опасались, свалился весь полк, не нужно никаких бомб и снарядов. Дело дошло до вызова эпидемиологов из Москвы, чтобы остановить эту цепную реакцию.

К чему я всё это рассказываю? Да просто потому, что об этом почти не пишет никто, кроме бывших там солдат. И те — мимоходом. Человеческая память так устроена, она сохраняет самые яркие, самые сильные впечатления. Те несколько встреч с израильтянами, которые произошли в июле-августе 1970 были куда как более яркими, чем ежедневная рутина.

8.4 Их нравы

Вспоминая впечатления от египетской реальности, нельзя не упомянуть обычай местных жителей. Которые были для советских людей **очень** специфическими и местами — откровенно шокирующими. Нет, дедовщину в советской армии никто не отменял (хотя в 18-й ЗРД, судя по всем описаниям, её не было как класса) — но даже видевших всякое местные нравы порядком шокировали. В конце концов, в СССР дедовщина была в первую очередь явлением среди рядового и сержантского состава. Не между офицерами и их подчиненными. В советской армии (да и в любой другой) служили разные люди — были и нормальные офицеры, и откровенные идиоты. В Египте (в смысле, среди отправленных туда) идиотов было меньше, а нормальных — больше. Всё-таки в такую важную командировку отправляли лучших, морально стойких, не склонных к излишнему употреблению и не имевших откровенных залётов.

Про дедовщину (В.Б. Ельчанинов (заместителя командира 135-го истребительного авиаполка, в дальнейшем — генерал-майор)):

(C) Последние 20 лет в ВС СССР и РФ самыми болезненными вопросами были: во-первых, взаимоотношения в воинских коллективах между солдатами и сержантами различных годов призыва; во-вторых, допуск солдат к личному оружию. Некоторые сослуживцы опаснее для военнослужащих, чем враг. К счастью, у нас в Египте этих проблем не было вообще. Все личное оружие круглые сутки находилось у офицеров и солдат. У офицеров пистолет в кобуре днем, а ночью под подушкой, у солдат карабины СКС днем постоянно с ними, ночью в открытых пирамидах под охраной внутреннего наряда. При этом никто не стрелял, заложников не брал, оружия и боеприпасов не терял, тем более не продавал.

Для египетского же офицера, его солдат — нечто среднее между рабом и личным имуществом. Телесные наказания были чем-то вполне естественным. Причем на грани откровенного садизма. Самым невероятным для «хабиров» было то, что и офицеры, и солдаты воспринимали эту абсолютную власть как должное. Возможно, в этом и была одна из основных причин всех проблем египтян — лишенные чувства собственного достоинства и права на проявление инициативы, в любой непонятной ситуации, они просто паниковали. Или — бежали.

Евреи в этом отношении были людьми из «первого» мира. Да, ЦАХАЛ — это воюющая армия, а не детский сад, там тоже всякое бывало. Но израильская национальная идентичность была существенно сильнее, чем арабская. Вспоминают советские военнослужащие:

А.В.Ена (лётчик 135 истребительного авиаполка)

(С) Хотелось бы несколько слов сказать о порядках в египетской армии, в том числе и в ВЕС. На первых порах пребывания в Египте нам, советским специалистам, показалось дикостью то, что в армии бытует рукоприкладство (офицерского состава по отношению к рядовым) наказание солдат методом «лечь-встать», длительным бегом по кругу при полной амуниции, стрижкой наголо и т. д. Все эти уродливые явления нас шокировали.

В.В.Захаров (командир батареи С-125)

(С) До сих пор не могу простить себя за допущенную мною оплошность, которая произошла из-за незнания египетских армейских порядков. Наши точки комплекса «Стрела-2» в пустыне, отнесенные от основного комплекса «С-125» на 3–4 км, охранялись от внезапного нападения арабскими полицейским и солдатом. Однажды стрелок-зенитчик рядовой Линник пожаловался, что у них на точке кто-то из арабских охранников вырезал кусок брезента из грибка, служившего защитой от солнцепека. Даже в тени температура достигала иногда 53 градуса. При очередной встрече с египетским офицером я, как-то вскользь упомянул об этом, думая, что офицер пожурит, ну поругает, предупредит охранника, как это у нас бывает. Через два дня облезкая, точки с целью проверки боевой готовности стрелков-зенитчиков, я заметил, что на точке, где вырезали кусок брезента из грибка, уже другой солдат-охранник. Поинтересовался, а где прежний солдат. Мне ответили: «Калабуш», что означает «посадили в тюрьму». Конечно, это слишком жестоко, но таковы, оказывается, их законы.

А.Я.Костин (начальник политотдела зенитно-ракетной бригады)

(С) Для нас было дико, когда в порядке наказания солдат клали на песок и заставляли поворачивать головой, натирая до крови шею. Но мы ни во что не вмешивались, понимали — это не наше дело.

В.П.Климентов (переводчик в египетской 2-й полевой армии)

(С) ... наказание было коротким — по физиономии. Попытки советников повлиять на египетских офицеров в сторону смягчения нравов наталкивались на решительный отказ: по межправительственному соглашению вы, господа, не вмешиваетесь во внутренние порядки в армии, это, мол, — наше внутреннее дело.

8.5 Алкоголь

Справедливости ради, надо отметить, что пили советские военные в Египте крайне мало. Тут сказывалось два момента. Во-первых, за пьяный залёт можно было отправиться в Союз в течение 24 часов, причем с очень плохими записями в личном деле. Во-вторых, поиск нормального алкоголя был вообще делом нетривиальным — страна-то мусульманская! Особенно за пределами Каира — там была массаочных клубов, в которых можно было найти буквально всё, что мог и не мог себе представить советский человек. Но тут были опасности другого рода — никогда не знаешь, сколько человек среди египтян, с которыми ты пил, работала на местный мухабарат, и не представитель ли родных органов госбезопасности сидит вон там в углу, неприметный такой ...

А в-третьих, и это самое главное, солдаты и офицеры 18-й ЗРДН были заняты делом на столько, что времени на распитие у них, как правило, просто не оставалось. Другое дело — переводчики, советники, технари на авиабазах, но это немного другая история. Да и погода к злоупотреблению не располагала — люди на жаре быстро написались и легко могли невовремя «отключиться». В общем, пьянство — это вполне про египетскую командировку.

Тем не менее, воспоминания открывают нам массу интересных деталей :

А.О.Филоник (переводчик)

C Отчаянные головы все же, бывало, испытывали судьбу, отгоняя потом опасность популярным хамасташар — так называли смесь медицинского спирта с пепси-колой, бутылочка которой вместе со ста граммами спасения как раз обходилась в пятнадцать пиастров, по-арабски хамасташар ырш-саг.

Судя по воспоминаниям людей, служивших на авиабазах, достать местное пиво там не было большой проблемой, боролись в первую очередь с крепкими напитками. Особенно — спиртом.

В.Б. Ельчанинов (заместителя командира 135-го истребительного авиаотряда, в дальнейшем — генерал-майор)

C ...По этому пьянству дан бой, но сухой закон не вводился. На авиационных базах торговля спиртными напитками не велась, исключение составляло пиво. Прибывающие на базу автомобили с советскими военнослужащими периодически на КПП подвергались нашей администрацией досмотру на наличие большого количества крепких спиртных напитков.

Избежать злоупотребления спиртным отдельными военнослужащими нам полностью не удалось. Воспитывали, призывами к совести, наказывали. Однако несколько человек, их было не более семи, досрочно были откомандированы на родину. К глубокому сожалению, среди них был один старший офицер и один летчик.

Летчик ранее служил в Марах, за склонность к пьянству был отстранен от полетов, несколько лет работал сменным руководителем посадки на РСП. Бросил вообще пить. Ему поверили и вернули на летную работу, более того, зачислили в состав 135-го истребительного авиационного полка. Но военной обстановки он все же не выдержал и запил, принятые меры не помогли. Майор Г. также был хорошо подготовленный офицер — политработник, слаб к спиртному. Старились его больше загружать работой, он был постоянно под моим контролем, но ничего не помогло. С этими людьми пришлось расстаться.

В.П.Климентов (переводчик в египетской 2-й полевой армии)

C Как всегда в случае больших потерь, «по кругу» была пущена шапка (египетская каска). Советник клал по египетскому фунту, переводчик — по полфунта. «Как за египетские фунты мы буйны головы кладем» (вышеупомянутый поэт Е.Грачев). После чего следовала тризна. Хотя египетские греки и копты продавали в любое время дня и ночи спиртные напитки — бренды, вино и т. д., советские предпочитали спирт, разведенный кока-колой или пепси-колой. Этот оригинальный напиток назывался «хамасташар», т. е. пятнадцать по-арабски, ибо стоила бутылочка прохладительного напитка пятнадцать филсов. При всей возможной пагубности этот состав играл роль универсального лекарства.

Г.В. Горячkin (переводчик при аппарате Главного Советника, о Каире).

C Жизнь в Маншиет аль-Бакри текла своим чередом. С ребятами из референтуры ходили на шашлык в таверну, находившуюся недалеко от офиса. Прежде чем идти туда, звонили хозяину, просили к 18.00 сделать первые четверть килограмма шашлыка на каждого (ходило нас от 3-х до 6 человек), а затем, по ходу, вторые 250 граммов. По дороге покупали «брэнди» местного производства, но неплохого качества. Шашлыки были отменными.

Такие дела.

Что можно ещё отметить? Для большинства советских солдат и офицеров, лётчиков и операторов ЗРК, служба в Египте стала тяжелой, утомительной рутиной. На два воздушных боя и три больших налёта на советские позиции, пришлось три месяца изнурительных дежурств. У войск ПВО есть одна слабость — они по определению лишены инициативы. Они могут быстро перебазироваться, устроить засаду — но где и когда будет бой (а где и когда — нет) решали не они, а израильянине. Которые к тому моменту научились отлично прослушивать переговоры советских военных, и очень хорошо знали, чем и как они живут.

Именно по-этому налёты чаще всего случались в наиболее неудобное время — последние дни дежурств, например.

Что касается советских лётчиков, то тут ситуация была ещё сложнее — кондиционера в МиГ-21, конечно, не было. Часто дежурная пара пилотов, бывших в минутной готовности на взлётно-посадочной полосе, теряла по паре килограммов за такое «дежурство». Что было, мягко говоря, очень не полезно для здоровья.

На один бой пришлось больше двух десятков вылетов на перехват, долгие часы дежурства на аэродромах и в воздухе, сотни тренировочных вылетов. Война для советских пилотов была очень напряженной, но совсем не интенсивной. Война нервов - когда уже, когда мы с ними встретимся.

А «они» с самого начала избегали боя. «Фантомы» лучших лётчиков Израиля уходили за Канал на форсаже сразу, как только появлялась опасность быть перехваченными советскими самолётами. «Миражи» демонстративных групп при приближении советских пилотов тоже быстро уходили домой. А при появлении египтян — радостно их истребляли.

Всё это породило у очень и очень многих ложную картину происходящего. «Они нас боятся» — думали они. Это было так, но лишь отчасти. Не советских пилотов — но колоссальной монструозной мощи сверхдержавы. «Собьём десять — пришлют сто» - думали они. Беда была в том, что советские офицеры крайне плохо представляли, против кого вообще они собираются воевать.

Когда в небе над египетским тылом появились МиГ-и 135-го ИАП, "Фантомы" исчезли оттуда. «Хорошо» — решили в ставке Главного Советника — «навяжите им бой над Каналом». У израильтян был выбор — или прекратить атаки авиации на египетскую армию вблизи Суэцкого канала, оставаясь беззащитными против атак бесчисленных египетских артиллерийских батарей.

Или — показать «гостям» всю глубину их заблуждений.

Катехизис Катафисса

9. Часть 4

(С) «Вернусь я к сыну и жене, и будут уж до с***и мне, арабы б*****, арабы б*****, арабы!»

Итак, мы пришли к самой важной части нашего рассказа. Непосредственно столкновению пилотов 1-й и 2-й эскадрилий советского 135-го истребительного авиаполка с израильскими лётчиками.

Сначала — несколько самых важных выводов:

- в бою большую часть времени участвовали по 8 самолётов с каждой стороны, ещё 3 израильских присоединились на последнем этапе, и их появление не оказало особого влияния на исход. Ни одна из сторон не имела значительного количественного перевеса.
- эффект «внезапности» при появлении израильских самолётов был сильно преувеличен советской стороной, возможно, с целью оправдания собственного поражения.
- для израильтян, операция с самого начала пошла «не по плану». Фактический ход боя значительно отличался от изначально запланированного израильским командованием.
- 2 советских самолёта были сбиты в манёвренном бою, ещё 2 — во время преследования выходящих из боя. Из «засады» не было сбито ни одного — израильтяне были обнаружены до начала атаки, а «Фантомы» были вынуждены вступить в манёвренный бой.
- главная причина поражения советской стороны — значительная разница в опыте советских и израильских лётчиков и их уровне готовности вести близкий манёвренный бой.

(Р) Важный дисклеймер:

Представленная в статье версия того, как происходил знаменитый бой над Эль-Сохной (более известный под своим израильским кодовым названием операции — «Римон-20») не претендует на окончательность, полную достоверность и безошибочность. Тем не менее я считаю, что она является одной из наиболее близких к реальности из всех существующих в открытых источниках. Фактически она представляет собой попытку сопоставить множество израильских, советских и арабских описаний одного и того же боя. Часто эти описания противоречат друг другу — причём даже некоторые израильские не совпадают между собой, хотя они принадлежат лётчикам «братских» эскадрилий.

Изначально ни одна из точек зрения и ни один из источников не был принят как достоверный. В случае противоречия подтверждение искалось в других источниках и в здравом

смысле. Также я исходил из предположения, что каждая сторона лучше понимала процессы, происходившие на её стороне, и хуже — на стороне противника.

Я старался использовать только первоисточники (т.е. воспоминания лётчиков и их современников), а не компиляции (статьи Заборского, Йоффе, и т.п.). Исключение составили книги людей, действительно имевших доступ к отчетам о том дне — «Призраки над Каиром» Дани Шалома и «Оспреевская» серия Шломо Алони, и отчасти — статья «Истребители в войне на истощение» Бабича.

Основой для статьи с израильской стороны послужили воспоминания ведущего четвёрки «Миражей-разведчиков» Амоса Амира из книги *Fire in the sky*, глава 29, дополненные цитатами из «Призраков над Каиром» (перевод Наума Шумбаева с моими дополнениями) и воспоминаниями Йифтаха Спектора, Коби Рихтера, Авиама Селы, Авиху Бен-Нуна, Авраама Салмона — из перечисленных выше книг, журнала *BBC Израиля* и других источников. Использование всех из них позволило выстроить максимально точную картину.



Рис. 9.1: Спектор и его «Мираж», 1969 год

С советской стороны основой стали воспоминания пилота 1-й эскадрильи 135-го ИАП А.В. Акименкова, известного лётчика-испытателя, из его книги «На пороге иного мира», и В.Б. Ельчинова из того-же 135-го ИАП из книги «Дан приказ ему в Египет». Дополнено отрывками из воспоминаний Васильева (лётчик 135-го ИАП), Рыболовлева (начальник группы объективного контроля Бени-Суэйф) и других.

Выражаю огромную признательность morelas, Науму Шумбаеву, и многим другим людям, чьими материалами я активно пользовался.

9.1 Как это было (краткая версия)

Утренний распорядок на аэродроме Бени-Суэйф не менялся уже который день. Четвёрка заступает на утреннее дежурство в готовности №2, ближе к обеду их сменяют товарищи. У Канала вновь неспокойно — израильтяне бомбят египетские позиции, те в ответ стреляют. Советская авиация остается на аэродромах — израильтяне уже несколько месяцев как отказались от рейдов вглубь Египта. К середине дня израильские атаки заканчиваются, оставляя после себя огромные столбы дыма. Наступает тишина.

На советский КП докладывают: четвёрка «Скайхоков» атакует РЛС в районе Сохны, у самого канала. Поднимать авиацию смысла нет — к тому моменту, как советские самолёты окажутся у Канала, израильтяне уже будут у себя дома.

Казалось, это был ещё один скучный день — как вдруг над Синаем появилась отметка, похожая на транспортный самолёт. Через несколько кругов становится понятно — это израильский

воздушный командный пункт управления авиацией. А ближе к Каналу замелькали отметки вертолётов. Зачем они здесь?...

Пока в Бир-Арейде и Бени-Суэф думали над происходящим, в небе начиналась прелюдия к грандиозному представлению. Четвёрка «Миражей» с авиабазы Рефидим взмыла в воздух. Они летели очень плотным строем — так, чтобы на радарах казаться парой самолётов — разведчиков. Отличная мишень: безоружная, наглая — и такая близкая! В их кабинах сидели пилоты самой результативной истребительной четвёрки BBC Израиля, лучшие лётчики 119-й эскадрильи «Миражей».

Тем временем, над верхушками деревьев к Суэцкому заливу приближались другие актёры — четыре «Фантома» с черно-желтыми «шахматными» узорами на хвостах. Эти, наоборот, стремились остаться в тени, их время в разворачивающемся спектакле ещё не наступило. Их вёл человек, чудом уцелевший несколькими днями ранее в бою с советскими ПВО, посадивший свой «Фантом» без гидравлики и с отказавшим двигателем.

Ещё два «Миража» прятались за горным хребтом, в радиотени. Их цель — в нужный момент вступить в бой, склонить чашу весов на свою сторону — или исправить положение. Двое — потому что несколько минут назад ведущий четвёрки и командир их эскадрильи увидел несколько горящих красным лампочек-индикаторов в кабине своего «Миража» — и был вынужден вернуться домой.

Третья четвёрка «Миражей» стояла на ВПП — двое в Рефидим, двое в Хатцоре. Они ждали своей очереди принять участие в разыгрывающейся драме.

Разведчики на малой высоте пересекли Суэцкий Залив и летели дальше. В сердце Египта, будто бы на Каир. Всё ещё в плотном строю, они набрали высоту — так, чтобы быть у всех на виду. Пилоты серебристых птиц здесь не для того, чтобы сделать несколько десятков фотографий новых позиций ПВО. Они ждали совсем другого...

На советских аэродромах прозвучала боевая тревога. Такого давно не было — израильтяне решили вернуться! В воздух поднимается первая четвёрка МиГ-21. И через несколько минут — вторая.

Большая охота началась. И каждый, поднимавшийся в небо, считал, что охотник здесь — именно он.

И вот те, кого так жаждали увидеть израильские пилоты, поднялись в небо и устремились к «Миражам». Израильтяне повернули к Каналу, увлекая за собой преследователей. А потом развернулись, сбросив топливные баки и показав зубы. Безоружная пара вдруг преобразилась в злобную, оскалившуюся ракетами и парой 30-мм французских пушек четвёрку, под управлением лучших пилотов Ближнего Востока. И небо озарилось огнём.

«Возьми на себя северную пару МиГ-ов, а я возьму южную,» — бой развалился на привычные для израильтян маленькие сражения, отработанные годами тренировок до автоматизма, до рефлексов. «Что?!» — сказали пилоты МиГ-ов. Тут в бой ворвались «Фантомы», до того невидимые. Им поначалу не хватало энергии, потому в первые минуты они были почти-что статистами. Это было время славы «Миражей».

Советские пилоты остались одни — связь с наземным КП наполнилась помехами. И тут — внезапный удар по барабанным перепонкам, выводящий из себя, съедающий драгоценные секунды. И вместо привычного голоса офицера командного пункта — странные голоса, отдающие бесмысленные приказы. Что происходит?! Где-то далеко, в сотне километров от Сохненской долины, полтора десятка молодых людей в израильской форме, напряженно слушают эфир. И иногда говоря в него. На русском, и почти без акцента.

«Фантомы снизу!» — закричал кто-то из советских пилотов. И — рухнул вниз, словно Икар, объятый пламенем. «Ракеты!» — закричал другой. И его МиГ взорвался, как огненный шар, а в небе Египта появился второй белый купол. А через секунду сбивший его «Мираж», оставляя за собой чёрный дымный след, вышел из боя. Советские лётчики тоже показали зубы.

Воздух наполнился взрывами ракет и огнём пушек. «Миражи» преследовали МиГи, гнавшиеся за «Фантомами», преследовавшими другие МиГи в адской карусели. Советские самолёты стреляли — бездумно, нерезультативно. Теперь восьмёрке израильских самолётов противостояло уже шесть МиГ-21. Бой начал распадаться на эпизоды — а оставшиеся советские лётчики

потихоньку начали из него выходить.

«Фантом уступает МиГ-у в манёвренности» — говорили советским пилотам. Беда в том, что выходцы с «Миражей», сидевшие в кабинах «Фантомов», сумели научить этого неуклюжего монстра танцевать. Их первыми «жертвами» стали их инструктора-американцы. Потом были арабы. Арабы не справились — пришел черёд их учителей.

В руках 69-й эскадрильи, «Фантом» стал страшным противником. «Дай ему пройти» — подумал второй номер первого звена 69-й эскадрильи, выпуская воздушные тормоза. МиГ пролетел мимо. Один мудрый человек научил его этим трюкам, ещё когда они вместе летали на старых французских «Саарах». Ещё несколько манёвров, и советский самолёт окончательно потерял скорость, став лёгкой мишенью для ракет. Взрыв. Ещё один парашют в воздухе.

Тем временем, другой МиГ преодолел скорость звука в самоубийственной попытке уйти от командира эскадрильи с черно-желтыми «шахматными» рисунками на стабилизаторах. По прямой. Советский истребитель летел на высоте около 50 метров. Очень низко. В любом другом случае, это могло бы его спасти — вот только преследовал его человек, «низко» для которого было ниже линий электропередач. А в задней кабине его самолёта сидел один из лучших операторов радара в восточном полушарии.

«Жди-жди-жди ... пуск!» — суметь захватить такую цель было на грани искусства. «Спэрроу» устремился вперёд, разорвавшись в считанных метрах от МиГа, превращая того в огромный огненный шар в десятке метров от земли. Без шансов спастись.

Тем временем, ведомый погибшего советского лётчика пытается выжить в схватке сразу с четырьмя «Миражами», трое из которых только-только подошли к месту боя. Бросая самолёт из стороны в сторону с чудовищными перегрузками, он уклоняется от нескольких ракет, когда его машину буквально прошивает очередь 30-миллиметровых снарядов. У израильского пилота были доли секунды, чтобы среагировать и выстрелить — невероятно, но он успел. Но из-за очень малого расстояния снаряды не успели взвестись. МиГ на форсаже уходит в сторону Каира. Он летит действительно низко — преследующие его «Фантомы» и «Миражи» не могут ничего сделать. Вскоре на горизонте появляются контуры огромного города. Израильтяне разворачиваются и уходят. Капитан Макара, единственный из своей четвёрки, на искалеченном МиГ-21, возвращается на аэродром чужой эскадрильи.

Кажется невероятным — но высоко над ними 12 МиГ-ов и два «Миража» не видят друг друга, пролетая мимо друг-друга и игнорируя друг-друга. По счастливой случайности. И я не берусь утверждать, что счастливой она была для израильтян. Потому что есть вещи более важные, чем численное превосходство. дюжина египтян и сирийцев, ставших жертвами этой пары «Миражей», не дадут соврать.

Бедущий рисковал столкнуться с двенадцатью советским лётчиками. Но ... скажем так. Этот человек был легендой даже внутри своих BBC — из-за умения стрелять из любых положений и с любым упреждением. И попадать в цель. Он прошел «Мокед», и к июлю 70го на его счету было шесть египетских МиГ-21. Через три года, без ракет, с неисправным двигателем, и с семьёй (!) оставшимися снарядами он будет как безумныйноситься над Дельтой в поисках египетских самолётов.

Четверо, двенадцать, или двадцать — снайпер и будущий король ИТ-стартапов и будущий замглавкома BBC — не совсем те люди, с которыми стоило встречаться в тот день. Он и так плохо складывался.

Барабаны войны затихли. Четыре огромных костра пылали в Сохненской долине, оставляя столбы черного жирного дыма. На израильских и египетских авиабазах праздновали победу — а лётчики простояли перед теми самыми неприметными ребятами в наушниках где-то военной базе на Синае...

9.2 Как это было (подробная версия)

9.2.1 Горячий июнь 1970го

Итак, почему вообще случился этот знаменитый бой? Как уже писалось в предыдущих частях, появление советских BBC в небе над центральными районами Египта фактически привело к полному исчезновению там самолётов со «звездами Давида». Фактически, «Фантомы» 201-й и

69-й эскадрильи просто свернули свои операции. Ошибочно в СССР причиной этого сочли страх перед советскими лётчиками. Фактически же имело место нежелание встремлять в конфронтацию со сверхдержавой, на порядок превосходившей по своим возможностям любого из участников конфликта.

При этом, операции в районе Суэцкого канала активно продолжались. «Скайхоки» и «Фантомы» регулярно атаковали египетские войска, батареи ПВО, строителей — в общем, все доступные военные цели. И в этот момент в Москве (именно в Москве, а не в резиденции советников в Каире!) принимают судьбоносное решение — перенести активность ВВС в приканальную зону. Фактически это означало попытаться вытеснить израильские ВВС и оттуда тоже. Почему? Хотели проверить готовность своих пилотов. Хотели «дожать» Израиль. В конце концов, решение принимали военные — а им свойственны такого рода авантюры.

Для Израиля расклад был неприемлем. Тут были даже не какие-то политические мотивы — Израиль многократно уступал Египту в артиллерию, и отвечал на постоянные обстрелы в первую очередь действиями своей авиации. Фактически, уход ВВС Израиля из приканальной зоны означал бы только одно — поражение в войне. **Фактически, именно решение переместить активность советской авиации в район Канала загнало израильтян в угол и вынудило наконец что-то предпринимать.**

С учетом грядущих событий это прозвучит странно, но советским лётчикам надо было решить совсем другую, главную проблему — как заставить евреев принять бой. «Фантомы» и «Скайхоки» легко уходили на Синай при малейшей угрозе, а преследовать их над территорией Израиля было строжайше запрещено по политическим мотивам — не забываем, что советских солдат в Египте официально не существовало! Да, при попадании в плен от них, скорее всего, отказались бы (вспоминаем знаменитое «если что — мы вас не знаем»), но проблем в таком случае возникало бы множество. Советская легенда про «ихтамнет» и так была шита белыми нитками, зачем создавать себе лишние проблемы?

Так вот, решений для командующего ВВС в Египте генерала Дольникова было два — постоянно дежурить в воздухе или устроить на израильтян засаду. Первый вариант не работал — «Фантомы» и «Скайхоки» с бело-синими звездами просто уклонялись от боя, да и самолёты для постоянного дежурства банально не хватило бы. Приняли второй вариант — в тайне от израильтян доставить на «аэродром подсекока» в Котмии пару МиГ-ов, и в нужный момент перехватить израильские самолёты — скрытно, на малой высоте, в режиме радиомолчания. Размещение самолётов в Котмии (это где-то посередине между Каиром и Суэцем, в Войну Судного дня там будет полноценный аэродром) отрабатывалось с мая 1970 года. Использовались и более хитрые приёмы:

Юрий Настенко (командир отдельной разведывательной эскадрильи).



Самолёты взлетевшей эскадрильи на маршруте перестроились попарно «этажеркой». На посадочной прямой нижний выпускал шасси и садился, а верхний уходил на второй круг. Никто, и в первую очередь противник, не обнаружил, что в «засаду» сели шесть наших истребителей, хотя через несколько часов в этом районе появились и в течение трёх дней периодически летали израильские самолёты-разведчики «Фантом».

Надо сказать, такие действия стали для израильтян неожиданность, и едва не привели к успеху. 25 июня (иногда ошибочно называют даты 22, 21 и даже 26 июня) пара Крапивин-Сальник (по другим данным, Сальников — комэск 2-й эскадрильи 135-го ИАП с Бени-Суэф) смогла скрытно подойти к паре израильских «Скайхоков» 102-й эскадрильи и поразить один из них ракетой Р-3. Израильские «Миражи» были слишком далеко и не успели вмешаться. Серьёзно поврежденный, «Скайхок» сумел дотянуть до авиабазы Рефидим.

Ельчанинов:



В разные дни было выполнено 13 полетов парами, однако только единожды МиГ-21МФ, пилотируемый капитаном Сальником выпал в атаку точно. Пуск ракет, и «Скайхок», объятый пламенем, рухнул в Суэцкий залив. Наша пара не могла при самом энергичном маневре не выскошить за канал. Сальник на виду восьмерки «Миражей» атаковал и сбил стервятника, Все было так скоротечно, что израильские истребители ничего не могли сделать.

Действительно, иногда пишут, что он был сбит, приводя какие-то подробности (буквально — перевернулся, врезался в воду) — скорее всего, здесь имеет место рассказ «с чужих слов». Тем не менее, для израильтян прозвучал очень громкий и неприятный звонок. В том, что «Скайхок» атаковал русский пилот, у них не было никаких сомнений. В том, что такие атаки продолжатся — тоже.

У Шломо Алони, кстати, даётся немного другой вариант произошедшего — «Скайхоки» пытались на малой высоте, интенсивно маневрируя, уйти от пары МиГ-21, пилотируемых советскими лётчиками, и один из них был поражен ракетой. Какая из версий более точна — неизвестно, да это и не имеет значения.

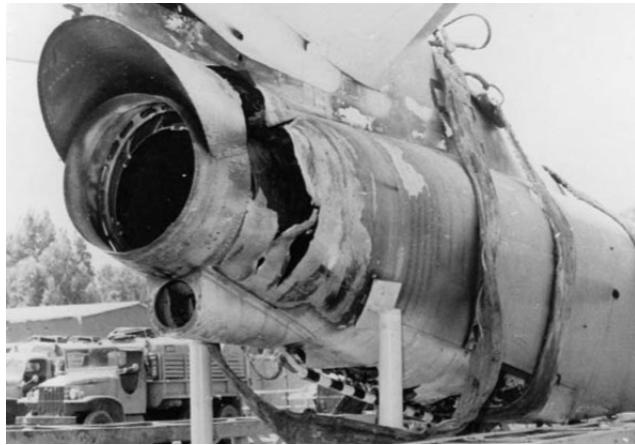


Рис. 9.2: «Скайхок» №62 Моше Мельника из 115-й эскадрильи, получивший сходные повреждения 19 августа 1969 года. Был отремонтирован и в 1970-м принял участие в боях над Суэцким Каналом

Следующую попытку 27 июля (по израильским данным — 20 июля) предприняли пилоты 135-го ИАП полковника Коротюка. Они избрали несколько иной способ охоты на «Миражи» — что называется, «на живца». В качестве приманки были выбраны египетские МиГ-17. План был простой — египтяне четвёркой атакуют цели на Синае и уходят за Канал. Израильтяне их преследуют, и сталкиваются с советскими пилотами. Вроде просто? Ага, щас. Всё закончилось не сильно хорошо — из-за неразберихи и плохой координации.

Атаку запланировали на 12:00. Египтяне четко выполнили свою часть плана. Советские пилоты — свою, ожидая противника в засаде на малой высоте. Всех подвели израильские лётчики — они просто не явились на бой. Вторая атака в 16:30 также была проведена по графику. Египтяне отбомбились — правда, тут их уже ждали «Миражи». В итоге египтянам удалось уйти за канал, где двух из них сбил лидер пары «Миражей», Ифтах Спектор (обе победы подтверждаются). Самым неприятным было то, что в районе боя, происходившего **западнее Канала**, уже находилась пара советских самолётов, они (как многие пишут) отлично видели происходящее, но не могли ничего сделать — на советском командном пункте ждали, когда в воздух поднимутся ещё два звена. К моменту их появления всё давно закончилось — «Миражи» уже заходили на посадку в Рефидим.

Сложно сказать, кто ошибся — обе стороны обвиняют друг друга. Одним из египетских пилотов был Мохаммед Заки Окаша, командир эскадрильи МиГ-17 и герой войны 1973 года. Тогда он о советских лётчиках, постоянно обвинявших египтян в трусости и непрофессионализме, отозвался крайне нелестно. Но честно говоря, я могу его понять.

После этого эпизода советско-египетские отношения, и так не самые лучшие, начали окончательно давать трещину. Речь не только о политиках — египетские пилоты испытывали к своим советским коллегам не самые приятные чувства. Советники от ВВС нередко вели себя высокомерно, и теперь они сами показали себя не лучшим образом.

Тем временем в Израиле. В апреле 1970 года, Голда (Меир, премьер-министр Израиля) на совещании в Кирье произнесла в отношении СССР знаменитую фразу: «Допустим, самолет ВВС Израиля сбивает МиГ, пилотируемый русским. Я не буду довольна в этот день. В любом случае,

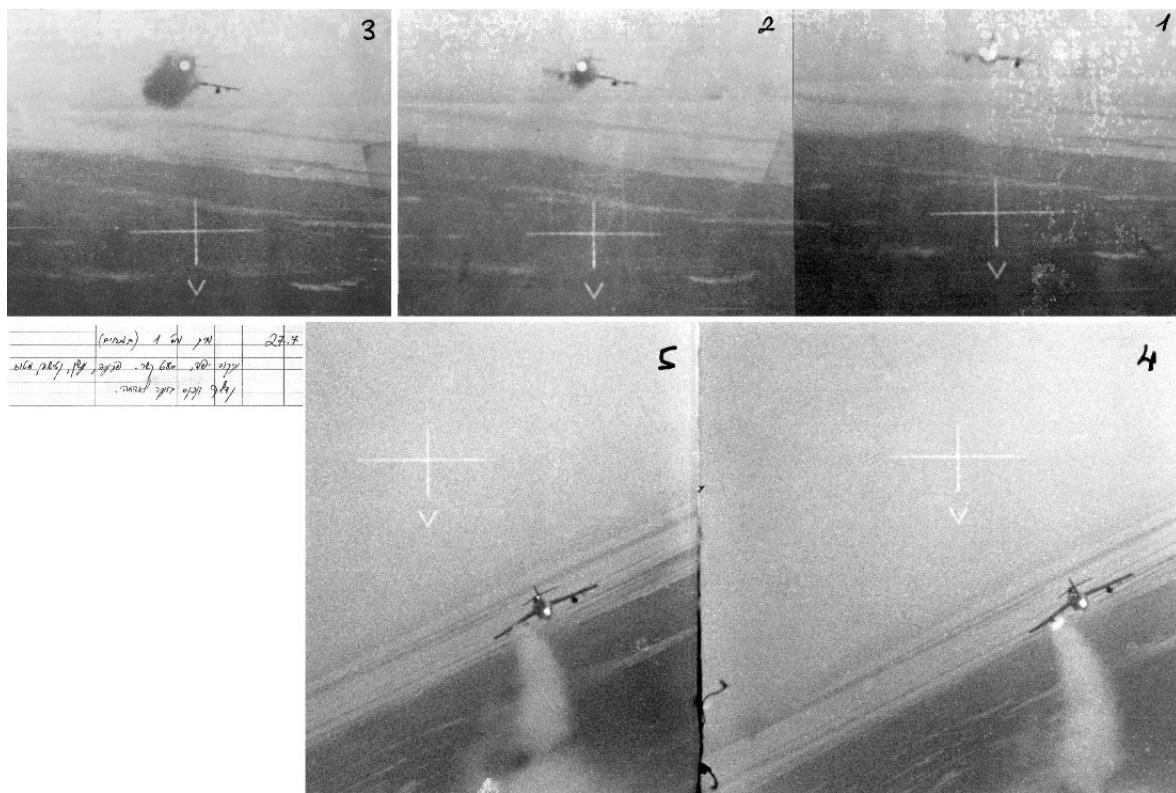


Рис. 9.3: Кадры ФКП «Миража» Ифтаха Спектора, сбившего два МиГ-17 20 июля 1970 года.

СССР это большой гой. Это не Египет и не Сирия. **Я не буду довольна если мы съебем русского**. В слове «гой» в случае Голды нет негативной коннотации, для неё «гой» — это чужак. Советский Союз — страна чуждая, и могущая доставить множество проблем.

В конце июля были обнаружены попытки передвинуть советские дивизионы ЗРК к Каналу, а в приканальной зоне израильская разведка постоянно перехватывала переговоры пилотов МиГов и их КП, тоже на русском. Всё это с точки зрения израильян говорило только об одном: великая красная сверхдержава решила окончательно связать Израилю руки. Выбора не было, дальнейшее отступление из зоны Канала для израильян было равносильно поражению в войне.

А для арабов — признанием того, что Израиль можно победить, что Израиль можно изнурить, что он слаб, что Насер выбрал правильную тактику. В тот момент столкновение с советскими лётчиками стало неизбежным. Более того, оно стало вопросом выживания. Решение о планировании операции, целью которой станут именно советские лётчики было тяжелым и драматичным, с многочисленными дискуссиями. Окончательное решение было принято 25 июля, после упомянутой выше атаки на «Скайхок» над каналом. Мордехай Ход и его штаб получили задачу спланировать операцию против советских лётчиков. Отсчёт начался.

9.2.2 Масрега

На исход боя оказало очень большое влияние ещё одно маленько, но очень важное подразделение. Дело в том, что после появления огромного советского контингента советников в Египте, израильская военная разведка, АМАН, создала наконец «русский» отдел. Назвали его «Масрега» — «спица» на иврите. Название не несло смысловой нагрузки — его просто взяли из банка названий. В быту их чаще называли «гречкоим» — в честь министра Обороны СССР.

Именно они первыми подтвердили 18 апреля 70-го, что русские лётчики над Египтом — уже не советники, а боевые пилоты на задании. Именно они подтвердили, что «Скайхок» над Каналом был атакован советским лётчиком. Именно они прослушивали каналы радиосвязи советских эскадрилий, зная каждого лётчика по голосу. В бою 30 июля «гречки» сыграют ключевую роль — но об этом ниже.

Здесь отметим ту пропасть, которая была между информированностью израильян и совет-

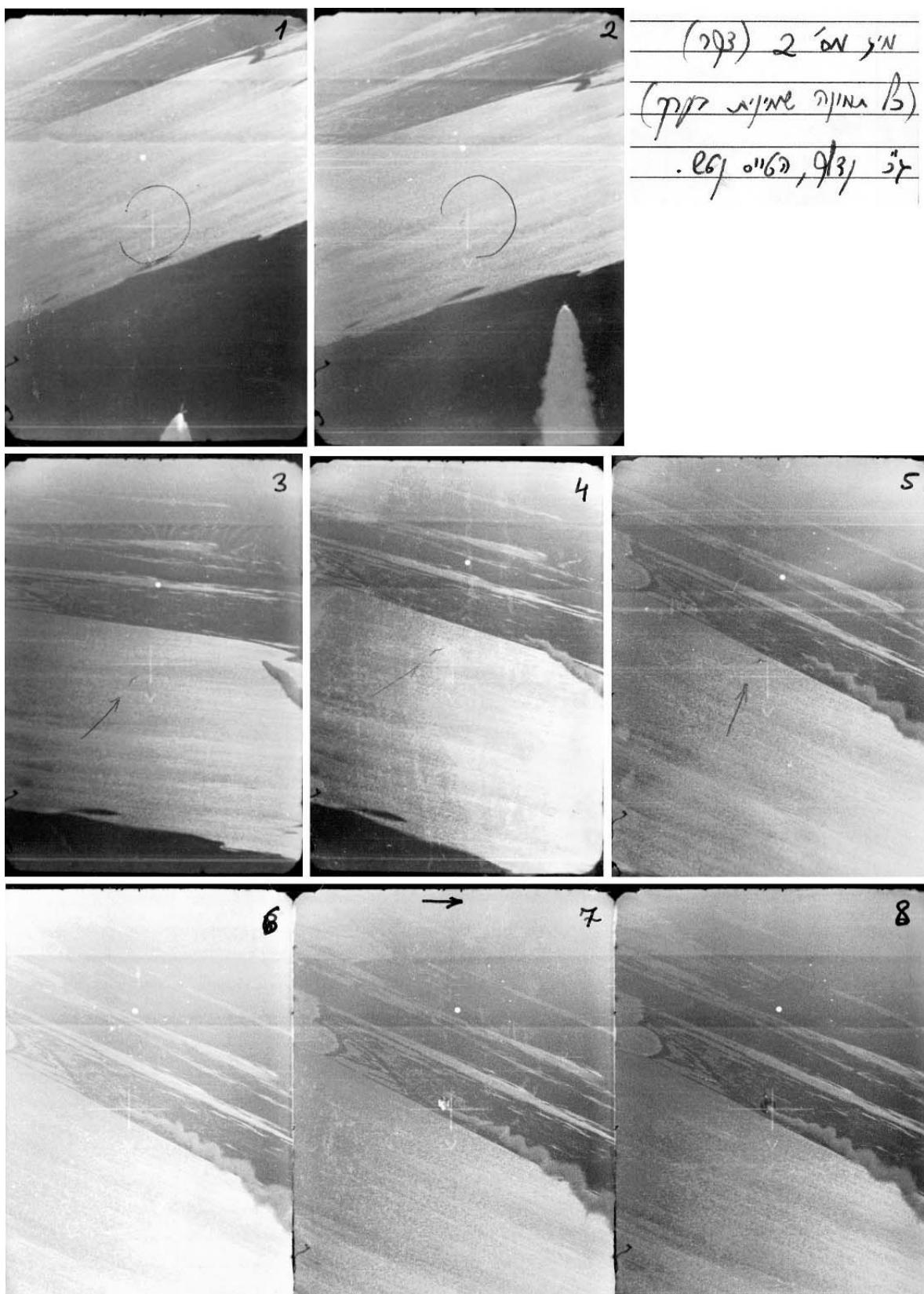


Рис. 9.4: Кадры ФКП «Мираж» Ифтаха Спектора, сбившего два МиГ-17 20 июля 1970 года.

ских военнослужащих. Израильтяне к лету 70-го различали советских пилотов по голосу, по именам. Умели распознавать высоту полёта по тому, как звучит голос лётчика в разреженной атмосфере. Узнали многое об отношениях между пилотами, их настроении. В Каире об этом знали, и периодически взлетали в радиомолчании — отчасти, это помогало.

Советский же пилот знал о своих противниках примерно ничего. Ещё в Союзе им рассказали

о том, что ВВС Израиля комплектуются из... наёмников (привет, парни, ваши знания устарели на 20 лет), и представляют собой «элитную» 101-ю эскадрилью и множество других, вспомогательных. Судя по всему, ни об уникальной школе ВВС, ни об осмыслении колоссального объёма и опыта воздушных боёв они не знали.

Я не знаю, как это можно назвать. Раздолбайством, помноженным на тотальную секретность. В Союзе, похоже, были уверены, что «Мокед» придумали и проделали лётчики-наёмники, собранные по всему миру. Что их арабских протеже сбивают в соотношении 12:1 наёмники. Постоянно говорится про некий «вьетнамский опыт» — при этом никто толком не может объяснить, в чём он заключался. Я не могу сказать, что послужило причиной такого отношения.

Полковник Борис Абрамов (представитель от управления ПВО и Авиации ГШ в оперативной группе «Кавказ»):

 Среди рядового и руководящего состава нашей авиационной группы царила излишняя самоуверенность, кое у кого переходящая в шапкозакидательство.

Но я уверен, что это высокомерие, это нежелание понимать своего противника, инертность мышления, снисходительность — сыграли свою роль в итоговом результате.

9.2.3 Если попадёте в плен — мы вас не знаем

Советские пилоты оказались в весьма двусмысленном положении, некоторого рода «лётчиками Шрёдингера». Согласно официальной советской пропаганде того времени, их просто не существовало. Суть проблемы во время проводов офицеров в Египет с восхитительной точностью и прямотой передал министр обороны Гречко: **«Имейте в виду, товарищи, если вас сбьют за Суэцким каналом, и вы попадете в плен — мы вас не знаем, выкарабкивайтесь сами!»**. Справедливости ради, я не нашел первоисточника этой фразы, но её повторяет такое огромное количество участников командировки, что в её достоверности я не сомневаюсь.

И правда, что бы делал советский лётчик, попади он в плен? Вероятно, мог попытаться прикинуться арабом... первые минут десять. Всё это ставило в очень двусмысленное положение, как когда-то пилотов МиГ-15 в Корее, которым фактически запрещалось пересекать тридцать восьмую параллель. Олег Цой, Герой России, знаменитый лётчик — испытатель, а в те годы — пилот 135-го ИАП в Египте, сформулировал ещё проще: **«Для такого случая у каждого летчика был с собой пистолет и 4 магазина к нему...»**.

Мёртвый русский пилот очень слабо отличается от мёртвого восточного немца.

Но не будем о грустном.

9.2.4 Подготовка к операции

25 июля премьер-министр Израиля одобрила подготовку операции против советских лётчиков. К тому моменту израильтяне уже успели несколько раз столкнуться с советской «ракетной стеной», разместившейся к западу от Канала, и не сказать, чтобы эти встречи были для них успешными. Было потеряно уже четыре «Фантома», без достигнутых успехов. При этом израильтяне работали на пределе, испробовав все возможные тактики: налёты проводились лучшими лётчиками, с использованием американских средств РЭБ, демонстративных групп, пассивных помех, «звездой», то есть атакующие самолёты заходили на цель с разных сторон. Это было тяжелым испытанием для советских солдат — но «ракетный щит» устоял.

Операцию «Римон-20» изначально запланировали на 29 июля, позже перенеся на 30 число. С самим названием связано несколько мифов. Число 20 является не более, чем кодовым номером. «Римоны» («гранаты», «римоним» на иврите) — серия воздушных боёв, прошедших в середине 69го года. «Римон-20» был ещё одним.

Суть операции сводилась к следующему. Группа «Фантомов» 69-й эскадрильи атакует радарную станцию в районе Суэца. При этом они маскируются под «Скайхоки» — то есть заходят на цель медленно, строятся в круг, и бомбят со средних высот, не заходя в область поражения ствольной артиллерии. Со стороны это должно было выглядеть как очередная рутинная атака,

не более. В то же время четвёрка «Миражей» 119-й эскадрильи в плотном строю имитирует разведывательный полёт на большой высоте. Предполагалось, что отметки самолётов «сольются», и на радаре они будут выглядеть, как пара фоторазведки. К тому же, для полноты маскировки, радиообмен должны были вести те лётчики четвёрки, которые раньше уже летали в такие разведывательные вылеты.



Рис. 9.5: «Мираж» №78 из 119-й эскадрильи и пилот в костюме для высотных полётов. 30 июля 1970 года на Авраам Салмон одержит на нём 1,5 победы. Также, эскадрилья имела два специализированных фоторазведчика (98 и 99)

Расчет был на то, что советские пилоты взлетят на перехват если не «Скайхоков» у канала, то хотя бы «Миражей» практически у них над головой.

Третье и четвёртое израильское звено из 101-й и 117-й эскадрилий должны были соответственно дежурить в полной боевой готовности в Рефидим и на малой высоте в районе Суэцкого залива, чтобы иметь возможность быстро вмешаться в ход боя, на случай непредвиденных осложнений. Забегая вперёд — они практически не успеют принять участие в бою.

Как выбирали пилотов для этой операции? Очень просто. От каждой из трёх эскадрилий «Миражей» предложили выставить по звену. Разумеется, в него каждый из трёх комэсков назначил себя, своего зама, и ещё пару пилотов, которых он счёл подходящими для такого задания.

От «Фантомов» требовалось одно звено — его «обеспечила» одна из двух эскадрилий этих самолётов в BBC, 69-я. 201-я не участвовала — вероятно, это было связано с гибелью её командира, Шмуэля Хеца, во время боя с советским ПВО неделей ранее. Хеца заменил Ран Ронен (Пекер), никогда на «Фантоме» не летавший — разумеется, он, при всём колossalном опыте, не был лучшим кандидатом для такой задачи.

План был простой: советские лётчики поднимаются для перехвата «Скайхоков», видят «Миражи», атакуют их. В это время они сами оказываются атакованы четвёркой «Фантомов» с малой высоты, и в идеальном для израильтян положении — советские самолёты должны были находиться на фоне неба, не маневрируя. Лёгкая цель для «Спэрроу» и минимум риска. Правда, бой прошёл не совсем по такому сценарию, но об этом чуть ниже.

9.2.5 30 июля 1970 года, утро

«Римон-20» был, без сомнения, важной операцией, но далеко не единственной. Египетские РЛС и артиллерийские батареи сами себя на разбомбят — так что с утра пары и четверки эскадрилий «Фантомов», «Скайхоков», старых «Вотуров» и «Ураганов» продолжили свой рутинный путь к целям на западном берегу Канала. Они не встретили серьёзного сопротивления — только дежурный, слабый огонь ПВО. Всё самое интересное осталось на вторую половину дня. Банк целей опустел — так что пришло время положить сыр в мышеловку.

Египтяне, к слову, не оставались в долгу. С 30 июня по 15 июля они 11 раз атаковали позиции израильских «Хоков», добившись нескольких попаданий.

Итак, 30 июля приблизительно в 15:00 по египетскому времени и 14:00 по израильскому, стартовала знаменитая операция «Римон-20». Целью израильской стороны было нанесение максимального урона советским BBC в Египте. У советской стороны конкретной цели не было — они об операции против них просто не знали.

Основные участники мероприятия:

СССР:

- Вынесенный командный пункт авиации в Бир-Арейда (Дольников, Мубарак, по другой версии, они находились в Каире)
- КП 135 истребительного авиааполка на аэродроме Ком-Аушим
- Советские самолёты 135-го ИАП базировались на двух основных аэродромах - Бени-Суэф (1-я и 2-я эскадрильи) и Ком-Аушим (3-я эскадрилья). Непосредственно в бою участвовали два звена 2-й и 3-й эскадрильи. Еще одно звено второй эскадрильи появилось в районе боя до его завершения, но никакого участия в нем не приняло. Итак:
- Звено 3-й эскадрильи из Ком-Аушим (вступило в бой первым, далее - «звено Каменева») — Каменев, ???, ???, Журавлев (погиб).



Рис. 9.6: Коллективное фото лётчиков 3-й эскадрильи, фото с сайта hubara-rus

- Звено 2-й эскадрильи из Бени-Суэф (вступило в бой вторым, далее - «звено Юрченко») — Юрченко (замкомэска, погиб), Макара (начштаба эскадрильи, аварийная посадка), Сыркин (катапультировался), Яковлев (погиб).



Рис. 9.7: Фото лётчиков 2-й эскадрильи. Второй слева — Сыркин, (из личного архива Васильева, с сайта hubara-rus)

- Звено 2-й эскадрильи из Бени-Суэф (фактически, не участвовало в бою, но находилось в том районе, далее — «звено Саранина») — Саранин, Васильев, Супрун, Мазур.



Рис. 9.8: Капитан Е.Г. Яковлев из пары Тираспольского авиа полка:



Рис. 9.9: Коллективное фото 2-й эскадрильи:

- Все остальные советские самолёты (пара из Котмии, два звена с Бени-Суэф и Ком-Аушим) появились в воздухе достаточно поздно, а в районе боя были уже сильно после его окончания.

Общее командование — генерал-лейтенант Г.У. Дольников.

Тут был ещё один момент. По воспоминаниям советских лётчиков (конкретно, Васильева, которые известны со слов его сына на <http://forums.airbase.ru>), у советской стороны большой сложностью были проблемы со здоровьем личного состава. Так, разбивались привычные звенья, пришедшие из одних полков — к примеру, «тираспольское» звено Яковлев-Сыркин-Махоткин-Рыжов в тот раз взлетело в составе Юрченко-Макара-Яковлев-Сыркин.

К сожалению, фото большинства советских участников того боя в открытых источниках не доступны.

Израиль:

- Четвёрка «фоторазведчиков» — «Миражей» из 119-й эскадрильи (далее — «разведчики»). Амос Амир (комэск), Ашер Снир, Авраам Салмон, Ави Гилад. Именно это звено вместе с «Фантомами» из 69-й было основным участником боя с израильской стороны.
- Четвёрка «Миражей» из 117-й эскадрильи (далее — «звено 117-й»). Ури Эвен-Нир, Итамар Нойнер, Коби Рихтер, Эхуда Корен. Выполняли роль «усиления», взлетели незадолго до начала боя и находились ниже радиогоризонта на малой высоте. Перед началом боя первая



Рис. 9.10: Дежурное звено Саранина, Слева направо: В.А. Махоткин, В.Ф. Васильев, В.Ф. Саранин, В.И. Рыжов МиГ-21 (бортовой №831... (8311, 8312, 8313 ?)). 135 иап. Ком-Аушим. (из личного архива В.Ф. Васильева). Фото с сайта hubara-rus



Рис. 9.11: 119-я эскадрилья (неполный состав). Слева-направо: Ашер Снир (младший замкомэска), Ицик Нир, Мики Кац, Ави Гилад, Амос Шахар, Авраам Салмон (старший замкомэска), Амос Амир (комэск), Реувен Розен. 53 сбитых на 8 человек, в тот момент. Фото из книги Шломо Алони

пара (Эвен-Нойнер) вернулась на аэродром по техническим причинам, у командира эскадрильи возникли проблемы с двигателем. Вторая пара звена приняла ограниченное участие в преследовании уходящих советских лётчиков.

- Четвёрка «Миражей» из 101-й эскадрильи (далее — «звено Спектора»). Йифтах Спектор,

Михаэль Цук, Исрээль Бахарав, Гиора Рам. Первая пара звена поднялась в воздух в момент начала боя и приняла участие в преследовании советских лётчиков, Спектор даже записал себе одну победу (тот самый спорный пятый сбитый МиГ, об этом подробно ниже). Вторая пара в бою не участвовала.



Рис. 9.12: 101-я эскадрилья (неполный состав). Слева-направо первый ряд: Геба, Хабер, Север, Эпштейн, Спектор, Цук, Шахар. Второй ряд: Авербух, Дрор, Розен, Яари, Карми, Хертц. 80.5 побед на 13 человек в тот момент. Фото из книг Шломо Алони

- Четвёрка «Фантомов» 69-й эскадрильи (далее — «Фантомы»). Авиху Бин-Нун+Шауль Леви, Авием Селла+Реувен Решеф (Фишер), Эхуд Ханкин+???, Ури Гиль+Исрээль Парнас. Планировалось, что это звено атакует советские самолёты, преследующие «разведчиков», из наиболее удобного для себя положения — захватив цель радаром, на фоне неба. Фактически, они были вынуждены вместо этого участвовать в манёвренном бою с МиГами, и преуспели в этом.
- Подразделения РЭБ и РТР на Синае.

Общее командование — главком ВВС Израиля Мордехай Ход.

У израильтян проблемы со слётанностью звеньев в принципе практически не было — там считалось нормальным всем летать со всеми. Тем более, имеющаяся система с наличием большого количества лётчиков-резервистов, находящихся в эскадрилье непостоянно, этому способствовала...



10. Часть 5

10.1 30 июля 1970 года, 14:00. «Скайхоки». Перед бурей.

Утренние налёты израильской авиации закончились. Но советский передовой КП в Бир-Арейде и РЛС ПВО Египта засекли новую цель — это звено «Скайхоков», израильских лёгких штурмовиков, которые атаковали египетскую РЛС в районе Сохны. При этом, советские BBC в воздух не поднимаются — они прекрасно понимают, что перехватить «Скайхоки» до момента их ухода за Канал без подготовки практически нереально. Ну, то есть вполне реально — если, как за неделю до того, перебросить пару или четвёрку в Котмию и взлетать в радиомолчании. Но евреи после этого случая стали осторожные и вряд-ли второй раз дали себя так поймать.

На самом деле, никаких «Скайхоков» там тоже не было — вместо них были «Фантомы» всё той-же 69-й эскадрильи. Я не знаю, была ли это та же четвёрка Бин-Нуна, или какая-то другая. Честно говоря, во второе верится больше. «Фантомы» выстроились в классический «индийский круг» дозвуковых штурмовиков, и по очереди отбомбились с большой высоты. Они не использовали форсаж, а потому для операторов египетских РЛС были неотличимы от «Скайхоков» или «Самбадов». Зачем нужен был весь этот маскарад? Да просто чтобы выманить советских лётчиков с их авиабаз, как и 5 днями раньше. Вот только советские пилоты упорно отказывались взлетать — израильтяне так часто избегали боя, что советские лётчики просто перестали на них реагировать.

Для советской стороны это был ещё один день, такой же, как и все предыдущие. Израильтяне бомбили у Канала, а при появлении советских самолётов — уходили на Синай, прекрасно зная, что преследовать их не будут. Советские МиГ-и занимали привычную зону воздушного дежурства — между Сохненской и Заафранской долинами, южнее зоны ответственности ПВО. Израильтяне дожидались, пока у них закончится топливо - и бомбили снова. И так - ещё и ещё...

На севере (район Канала) была зона «ответственности» ПВО, советского и египетского. Но как только появлялись цели со стороны Суэцкого канала или залива — обе эскадрильи моментально переводились в готовность №1. Рубежом подъёма советских истребителей была зона «разграничения». Так и в этот раз: как только появились «цели», их сразу взяли на сопровождение. Как только они пересекали «красную черту», советские истребители поднимались в воздух. «Скайхоки», видимо, черту не пересекли.

10.2 30 июля 1970 года, 14:20. Кот в мышеловке.

ем временем, над Суэцким Заливом на малой высоте уже летит звено «Миражей». Они идут в плотном строю, словно их два, а не четыре, и действуют они, как пара самолётов фоторазведки.

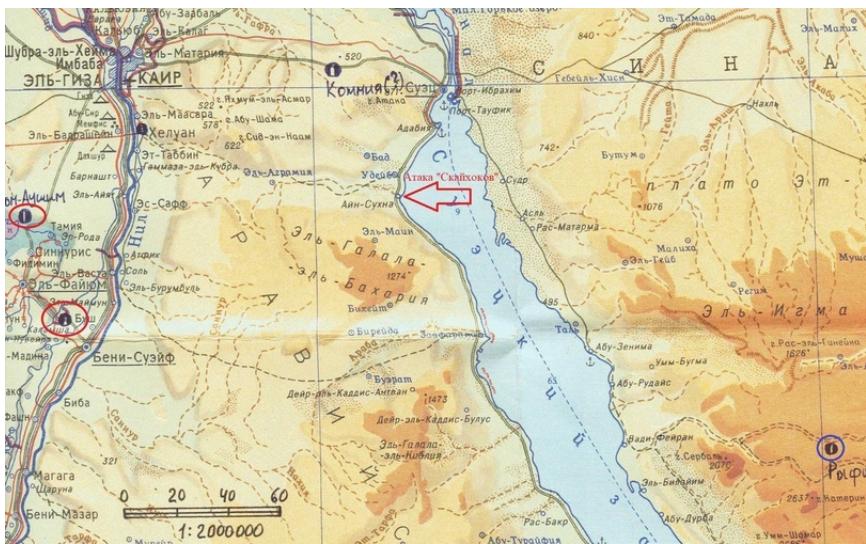


Рис. 10.1: Карта (1) «Скайхоки» атакуют РЛС в районе Сохны. Отмечены основные аэродромы базирования советской авиации.

Вспоминает Амос Амир (ведущий звена «разведчиков» и комэск и ас с 5 сбитыми МиГами в тот момент):

C В штабе ВВС и генштабе созрело мнение, что пора перестать избегать схваток с русскими МиГами ибо политика предоставления им неприкосновенности не оправдала себя. Раз русские начали вступать в прямое противоборство с израильской авиацией, надо начинать вести себя по-другому. Командиры пяти истребительных эскадрилий были приглашены в штаб ВВС, где их проинструктировал лично командующий ВВС.

Я первым занял свою позицию для взлета. Затем, один за другим, подъехали и остальные машины моего звена. Ашер - Второй. Авраам - Третий. Гилад - Четвертый. До взлета оставалось несколько минут и я попытался подсчитать число побед, одержанных нашей четверкой. Получилось 20 побед на всех. Вряд ли, подумал я, где-либо ещё в мире есть звено с таким послужным списком.

За 2 минуты до взлета я слегка отпустил РУД и самолет скользнул в позицию слева на полосе. Остальные тут же последовали за мной и заняли свои позиции. Мы быстро проверили работу двигателей. Было необходимо соблюдать радиомолчание как это обычно делалось при совершении дальних разведывательных полетов.

Отнюдь не впервые, но с большей силой, чем обычно, я почувствовал волнение, распространяющееся по моим нервам и крови. То, что нам предстояло, было больше, чем охотой. Это не было преследованием пантерой смертельно испуганной лани. Это было состязанием со всеми картами на столе и ставками, выше которых не бывает. Нам предстоял смертельный бой, в котором всё позволено. Хитрость, трюки, изобретательность, знания, способность, личное мужество, сила - все эти качества скоро должны были подвергнуться суровому испытанию. Я знал точно, что требуется от нас, и хотя никогда ещё не встречался с русскими в бою, я был уверен в себе и своих товарищах. Наша задача была исключительно важна и как в прежние, более молодые годы, я почувствовал как пьянящее ощущение своей значимости разливается по всему телу.

В назначенный момент, я дал «полный газ» двигателю, а затем включил форсаж и мой Мираж рванулся вперед. Остальные последовали за мной. Я повернулся на запад и набрал высоту 35.000 футов (10,7 км), в направлении центрального Синая. Ашер, мой ведомый номер 2, расположился всего в нескольких метрах от меня. Левее его летел Авраам, Третий, в 700 метрах от меня. Гилад, Четвертый, его ведомый, также расположился очень близко к нему. На экране радара, оператор увидел бы только две отметки и решил бы, что летят одна пара, а не четверка.

Я знал, что в эти же мгновения, другие звенья тоже готовятся к взлету. На авиабазе Рамат-Давид, Авиух возглавлял звено Фантомов, а за ним должно было следовать звено Миражей под командой Uri. Еще одно звено Миражей во главе с Ифтахом готовилось на авиабазе Хатцор. Но никто не должен был ничего знать о них до критического момента. Им предстояло лететь к каналу на высоте верхушек деревьев.

Насчет Хатцора, вероятно, Амоса подводит память — сам Спектор писал, что он стартовал с Рефидим.



Рис. 10.2: Амос Амир (фото Ynet)

Всё готово. Все действующие лица заняли свои позиции. «Приманка» появилась в небе Египта. Советские ВВС захватили наживку и бросились к ним.

Вспоминает Амос Амир:

(C) Над центральным Синаем, в районе Джебел Либни, мы снизились и исчезли с экранов радаров. Мы пересекли Суэцкий залив и продолжили лететь на запад, углубляясь в египетскую территорию. Мне вдруг вспомнился мой первый полет над Египтом. С тех пор я участвовал в десятках глубоких рейдов над территорией противника и накопленный опыт безусловно сказывался. Напряжение присутствовало, но давящего страха не было.

В намеченный момент я дал команду: «Красные, вперед!» Всё ещё двумя отдельными парами, на приличном расстоянии друг от друга, но по-прежнему летевшими в плотном строю, мы набрали высоту 35.000 футов (10,7 км), типичную для разведывательных полетов. Но у нас, конечно, не было фотокамер. Мы несли вместо них ракеты и снаряды, и были готовы нарушить нашу роль разведчиков в любой момент, вступив в воздушный бой.

А вот что в этой время происходило на советских аэродромах.

Вспоминает полковник А.В. Акименков (в 1970м — замкомэска 1-й эскадрильи из Бени-Суэф, в дальнейшем — заслуженный лётчик-испытатель):

(C) Ближе к полудню 30 июля прозвучала команда «Воздух!» Но звенья повели не на север в сторону Суэцкого канала, а на юг, через запретную для полётов зону, закрытую ракетчиками.

В качестве «приманки» были «Миражи» 119-й эскадрильи. Почему именно они? Потому что именно 119-й принадлежали самолёты — разведчики, летавшие над Египтом раньше. И 119-й принадлежали пилоты этих машин, голоса которых отлично знали советские и египетские операторы. К тому-же, это звено было наиболее «заслуженным» из всех — на их счету в начале дня было 26 побед (!) У звена из 117-й их было 20.

10.3 Что дальше:

Вспоминает И.В. Рыболовлев - в 1970-м начальник группы объективного контроля Бени-Суэйф:

(C) После обеда воздушная обстановка была спокойная. <...> В 13:30-13:35 на экране РЛС появилась отметка, движущая на высоте 4500 метров из глубины территории противника со скоростью около 600 км/час, по характеристике цель была определена, как транспортный самолет. Подобные полеты транспортных самолетов проходили регулярно. В 13:45-13:50 южнее Суэц самолет развернулся на север и пошел вдоль линии фронта, на удалении 35-40 км. Через 10-12 минут, разворот на 180 градусов и т.д. Теперь эту цель классифицировали как воздушный пункт управления. В 14:05-14:10 штурман наведения ВПН Бир-Арейда доложил, что появились две группы самолетов в азимуте 50 градусов на удалении 120 км, следуют к каналу . Была дана команда дежурным звеньям 2-й и 3-й эскадрильям занять готовность 1, одновременно 2 аэ занять готовность 2. Через 3-4 минуты с арабского КП сообщили о

неустойчивой проводке низко -летящей цели южнее Суэц на удалении 40 км от берега моря и арабы объявили на аэродроме воздушную тревогу.

Отметим два момента. Во-первых, упоминания о «Скайхоках» отсутствуют — судя по всему, их просто посчитали не стоящей внимания целью. Во-вторых, до этого момента израильские и советские воспоминания полностью совпадают!

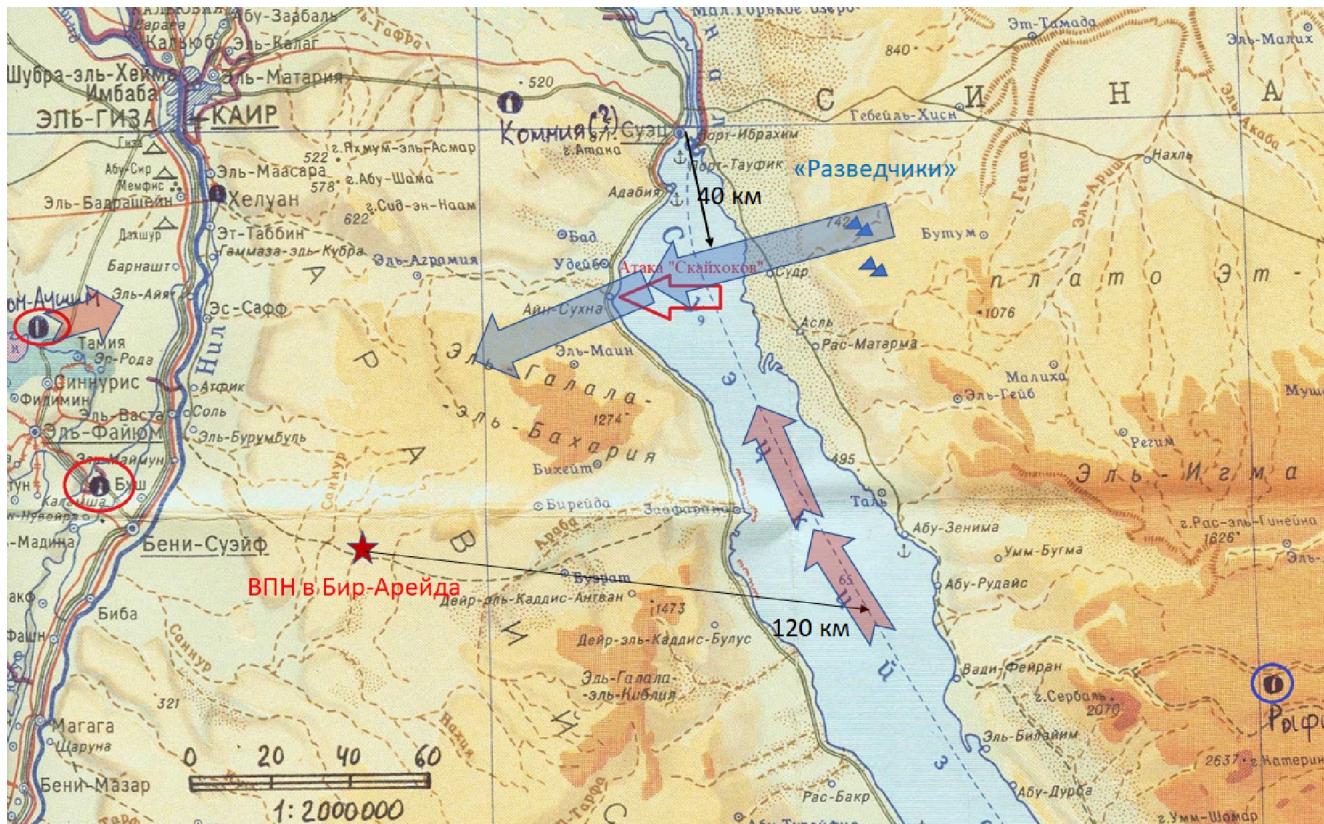


Рис. 10.3: Синий — предположительный маршрут «Разведчиков». Красный — проводка советским ВПН неизвестных самолётов (возможно, демонстративной группы).

Отметим, что обнаружить низколетящие «Миражи» звена Амоса Амира было для пункта наведения в Бир-Арейде достаточно затруднительно — между ними находился горный массив, да и расстояние (и как следствие — кривизна земли) особо не способствовали обнаружению. Египетские РЛС в Суэце — да, могли что-то заметить. Возможно, «Миражи» шли несколько южнее.

Продолжаем цитировать Рыболовлева:

С В 14:15 с ВПН доложили о появлении в воздухе над территорией противника вертолетов 5 км и 20 км севернее города Суец. Появление ВзПУ и вертолетов говорило о том, что противник готовится к выполнению операции (возможно, удар по переднему краю). Таких действий со стороны противника в нашей зоне давно не было. Майор Желтиков доложил на КП в Каир и предложил, после занятия готовности всей 2йэскадрильи поднять в воздух 10 самолетов (для занятия эскадрильей готовности 1 (из готовности 2, в которой она находилась - А.Н.) необходимо 10-12 минут. Перехват в составе десятки был отработан). Однако была дана команда поднять звено с аэродрома Комаушим и в случае необходимости на усиление звено с аэродрома Бени-Суэйф. Как стало известно позже, на КП в Каире в это время не работала РЛС, и они не видели обстановки в воздухе.

В 14:28 с аэродрома Комаушим взлетело звено под командованием Каменева, через 2-3 минуты с аэродрома Бени-Суэйф взлетело звено Юрченко.

«Появились две группы самолетов в азимуте 50 градусов на удалении 120 км, следуют к каналу,» — это и есть «Миражи» четвёрки «разведчиков» из воспоминаний Ашера Снира. Кто

был «второй группой» самолётов - «Фантомы», другие «Миражи» или вторая пара звена Снира — неизвестно, да и не важно.

Смотрим воспоминания Бабича (советник в BBC Сирии. В Египте он, насколько я знаю, практически не был, писал с чужих слов и допускал множество ошибок, однако в его работах есть очень любопытные подробности, известные явно со слов человека, бывшего на месте):

- C** 15:20 РЛС ПВО Египта засекла на 4000 4 «Скайхока», шедших на запад. Одновременно были обнаружены 2 пары «Фантомов», которые на 7000 шли со скоростью 800 курсом 350 вдоль побережья Красного моря. В 15:28 и 15:30 с двух египетских аэродромов подняты 2 звена МиГ-21 пилотируемые советскими лётчиками. Поскольку противник вёл себя неактивно, их вывели на 8000 в зоны дежурства. В 15:34, описав широкую дугу северо-восточнее Сухны (западное побережье Красного моря) Скайхоки со снижением повернули обратно и вышли из зоны РЛС Египта. МиГи остались патрулировать в зонах.

Судя по всему, «Скайхоки» — это на самом деле «Миражи».

Дальше, мне кажется, слишком много противоречий с существующими советскими и израильскими воспоминаниями. Но общий смысл — перехватчики подняли, «Миражи» начали уходить за Канал — перехватчики вывели в зоны дежурства — неизменен.

Итак, к этому моменту советские и израильские воспоминания сходятся с поразительной точностью. За исключением одного момента — об израильских самолётах над Заливом сообщили в 14:15. Звено Каменева поднялось в воздух в 14:30. Что израильтяне делали всё это время?

Отвечает Амос Амир:

- C** Мы уже приближались к долине Нила, когда мы повернули вправо и полетели в северо-восточном направлении. Глянув влево сквозь мерцающее марево горячего, влажного воздуха, я увидел зеленую ленту долины Нила, протянувшуюся с севера на юг.

Красные, включить фотокамеры! - отдал я приказ чтобы запутать египетскую разведку. Мы продолжали лететь в направлении города Суэц.

Красные, это Золотой. Огурец! - пришло сообщение из командного центра.

Это Красный. Вас понял - ответил я. Красные, поворачиваем влево. Мы опять стали углубляться в территорию Египта. Я знал, что этот наш маневр будет слишком соблазнительным для египтян и они заглотят наживку. Они просто обязаны будут послать перехватчики против этих двух нахальных израильских воздушных шпионов. И мы надеялись, конечно, что на перехват вылетят русские. У нас были все основания надеяться на это, но точно узнать мы могли только через некоторое время после боя.

Так вот, ответ — минут 5-10 они то углублялись на территорию Египта, то возвращались назад к Каналу. А на советских аэродромах в это время быстро поднимали в воздух истребители. Здесь нет никакой мистики.

Примерно то-же самое мы видим в другой израильской статье — Рапорта в «Маариве»

- C** У русских ушло 11 минут, чтобы наконец решиться поднять самолёты.

Снова Амир:

- C** Красные, это Золотой! Помидор! - пришло новое сообщение с КП. Это означало, что египтяне клюнули. Кодовое слово означало, что к нам приближаются самолеты противника.

Красные, разворачиваемся. Сбросить баки - скомандовал я. Мы развернулись на восток, чтобы бой прошел поближе к нашей территории. Теперь, когда наше подбрюшье освободилось от тяжести подвесных баков, «Миражи» опять обрели свою обычную резвость и мы быстро ускорялись. По моей команде, мы все ещё раз проверили все наши системы и оружие. Через несколько секунд этот маскарад закончится, перчатки будут сброшены и небо озарится огнем!

Мне кажется (и это больше соответствует логике дальнейших событий), что баки они сбросили не перед, а после того, как развернулись. Скорее даже после того, как повернули обратно и

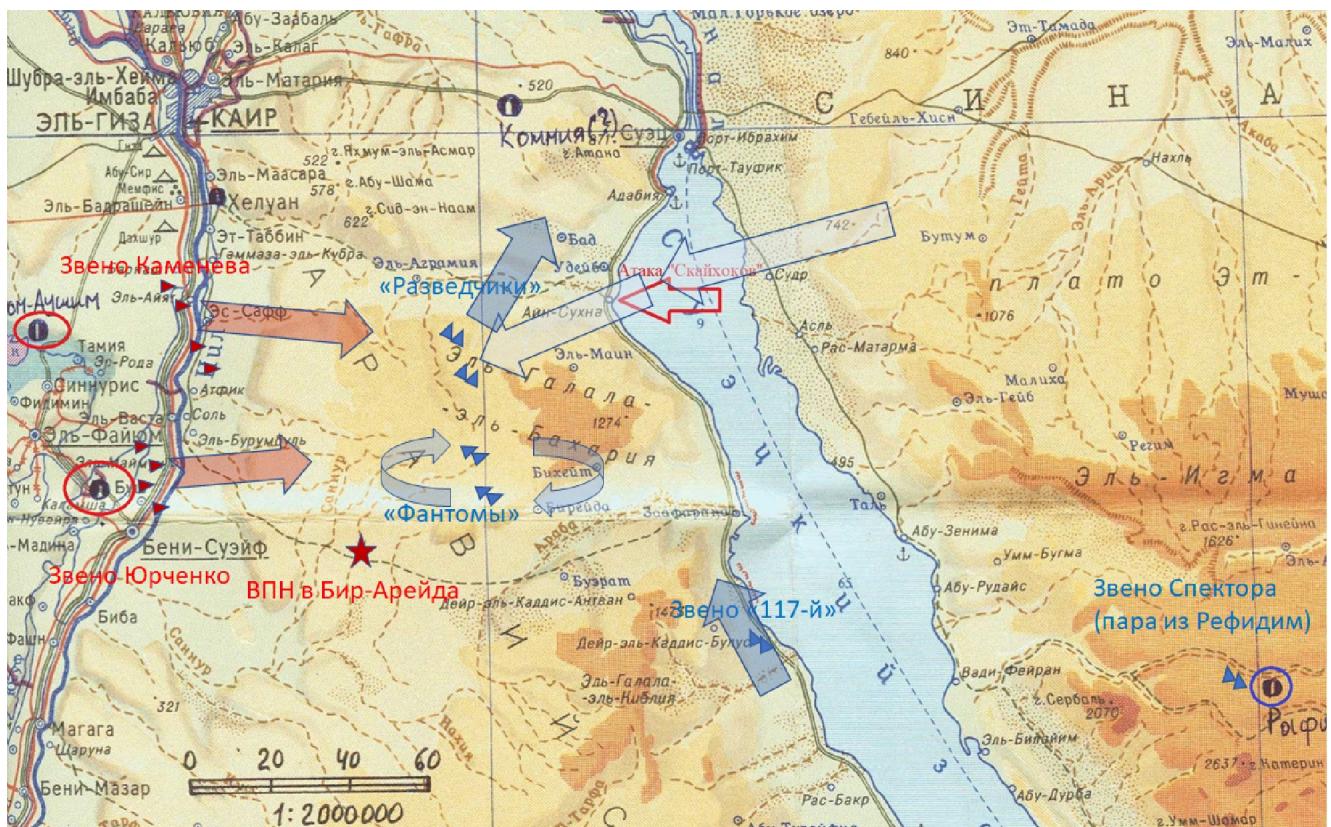


Рис. 10.4: Советские самолёты поднимаются на перехват. Первым — звено Камнева, вторым — Юрченко. «Разведчики» маневрируют в зоне западнее Залива.

начали сближение. В любом случае, здесь главное — «развернулись на восток». Не позднее 14:30 израильтяне заметили устремившиеся к ним две четвёрки советских истребителей.

Смотрим воспоминания Авраама Салмона из книги Дани Шалома «Призраки над Каиром»:

- C** Авраам Салмон [первое "звено "Миражей 119 эскадрилья]: "МиГи шли с запада, и мы в определенный момент повернули на восток, когда до них было 10-15 миль, чтобы увлечь их за собой на восток..."

Смотрим на воспоминания Рыболовлева:

- C** При приближение звена Каменева на расстояние 40-50 км, группа израильских самолетов развернулась и, перелетев канал, заняла зону. С ВПН Бир-Арейда дали команду звену Каменева занять зону (не помню номер, северную), а звену Юрченко следовать в южную зону. Израильтяне ждали, когда звено Юрченко займет зону и решали задачу, что делать со звеном в северной зоне.

В итоге — что мы видим? Советские МиГи не преследуют (!) уходящие «Миражи», это бесперспективно. Израильяне десятки раз уходили за Канал — уйдут и снова. Советские пилоты занимают установленные зоны дежурства в воздухе. В это время, видимо, срывается израильский план, по которому их должны были атаковать с малой высоты «Фантомы» — происходит нестыковка по времени. Или, что прозаичнее, банальное недопонимание.

Примерно в то же время у израильтян случается ещё одна накладка: одна из пар второго звена «Миражей» (звено «Эвена») обнаруживает проблему с двигателем у ведущего и возвращается домой. Теперь на усиление у израильтян всего два «Миража», плюс четвёрка в Рефидим, которая всё ещё на земле. Четыре «Миражи» и четыре «Фантома» на малой высоте против восьми МиГ-21. Маловато для «огромного численного превосходства», столь часто описываемого в советских источниках.

Делаем промежуточные выводы:

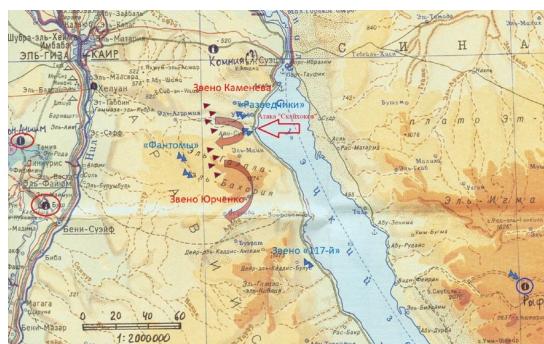


Рис. 10.5: Приблизительно в 15:35 советские самолёты подходят к месту нахождения израильских «разведчиков» — звено Каменева первым, звено Юрченко — вторым. Израильтяне уходят к Каналу, советские самолёты занимают установленные зоны дежурства, северную и южную.

- Большую часть пути звено «разведчиков» прошло на малой высоте, показавшись на экранах радаров лишь в глубине Египта приблизительно в 14:20.
- Советские и египетские РЛС видят «разведчиков», не видят другие израильские самолёты, и реагируют соответствующе — поднимают в воздух всего 8 МиГ-21 вместо потенциальных 10-20.
- Советское командование не имеет представления о реальной сути происходящего и действует так же, как и в предыдущие дни, предполагая, что израильтяне снова будут избегать боя.
- Между советской и израильской версиями минимум противоречий

10.4 30 июля 1970 года, 14:40. Сближение.

Итак, диспозиция: два советских звена в воздухе, израильтяне где-то восточнее.

Израильтяне доворачивают на запад. Маски сброшены — из пары безоружных самолётов фоторазведки они превращаются обратно в одну из лучших истребительных четвёрок Израиля.

Амос Амир:

C Красные, это Золотой. Атакуйте, азимут два, пять, ноль. Четверка противника впереди вас в 20 милях (35 км) и ещё одна позади них, в 35 милях (55 км).

Вас понял. Начинаем перец. Я скомандовал включить форсаж. На запасной частоте я начал слышать голоса командиров двух других наших звеньев, в которых я узнал Авиху и Ифтаха.

Красный, выше на 11 часах - в моих наушниках раздался голос Авраама. И я тут же увидел пару МиГов, пролетавших высоко над нами в противоположном направлении.

Третий, атакуй южную пару, а мы займемся северной, той что повыше. Авраам, мой Третий, тут же подтвердил получение команды.

Красные, это Золотой. Внимание, вторая четверка приближается к району боя. А через две с половиной минуты в бой вступит третья четверка - известил КП всех наших в воздухе.

«Третья четвёрка» — это третье советское звено, Саранина. То есть, по воспоминаниям израильтян, они оказались в воздухе ДО начала боя.

К слову о «начинаем перец». «Перец», «Пеппер» — классическое израильское название для форсажного режима работы двигателя. Воюют на форсаже, так что «начинаем перец» — включаем форсаж, входим в бой.

Авиху (Бен-Нун) был достаточно близко — а Спектор в тот момент только стартовал.

Как видели это с советской стороны?

Бабич:

C В 15:37 в небе появились новые цели 3-го звена Миражей в сомкнутом боевом строю на 7000 (высоты - А.Н.) со скоростью около 1000 шли севернее Сухны в направлении северной зоны дежурства. МиГов тут же развернули навстречу противнику по командам с земли.

Ну, «три звена «Миражей» — это явный перебор, тут у страха глаза велики. Не знаю, что сыграло роль — желание объяснить поражение огромным численным превосходством противника или неразбериха. Фактически, максимум — это превращение пары в четвёрку. Кстати, по воспоминаниям других участников, советский КП звено Амоса Амира изначально идентифицировал как четвёрку. Тут есть некоторое противоречие между советскими воспоминаниями — это вполне нормально.

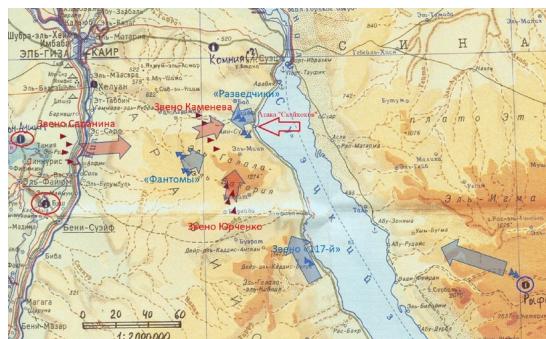


Рис. 10.6: Сближение. Первыми под удар «Миражей» попало звено Камнева. Из Рефидим взлетает Спектор и Цук. Корен-Рихтер из 117-й на форсаже летят к месту боя. «Фантомы» набирают высоту. В Ком-Аушим спешно поднимают третье звено.

Примерно в то же время оставшаяся пара 117-й выдвигается в бой. С Рефидим стартует пара Йифтаха Спектора (чуть позже его ведомый, Михаэль Цук, потеряет Спектора и вернётся домой).

Кстати, про «огромное численное превосходство». Есть ещё одна интересная гипотеза, высказанная капитаном BBC Израиля Максимом на форуме «авиабазы». По его словам, в израильских отчётах о том бое описывается, что советские лётчики, возможно, приняли сброшенные топливные баки за другие «Миражи», к немалому удивлению израильтян — такой «фокус» не был запланирован. По идее, этим можно объяснить уверенно описываемое почти всеми советскими источниками огромное израильское численное превосходство. Можно ли принять топливный бак за самолёт? Он по длине меньше где-то в 2,5 раза. Не знаю. Но гипотеза такая существует.



Рис. 10.7: Страй «Миражей», топливные баки под крыльями.

Рыболовлев:

- (C) Как только звено Юрченко заняло зону, израильская группа (4 или 8 самолетов) из зоны перешла канал и взяла курс на звено Юрченко. Штурман ВПН Бир-Арейда дал команду на перехват звена Камнева (звено находилось ближе к противнику на 25-30 км, чем звено Юрченко), уточнил данные о противнике, одновременно дана команда на перехват звена Юрченко. По команде на перехват, летчики сбрасывают подвесные топливные баки и включают форсаж. (Высказывание некоторых израильских летчиков об опасности столкнуться

со сброшенными топливными баками байки. Топливные баки были сброшены за 30 км до встречи).

Здесь тоже небольшая ошибка — целью израильтян было именно «северное» звено Каменева. Насчет «высказываний об опасности столкнуться» — да, сброшены они были сильно до встречи — но так и «жалуются» на них не пилоты «Миражей», а пилоты «Фантомов» (конкретно Села), которые в тот момент были на малой высоте, в нескольких километрах ниже советских МиГов.

10.5 30 июля 1970 года, 14:42. Огонь в небесах.

Ельчанинов:

 Капитан Юрченко доложил на командный пункт: «Вижу четвёрку истребителей».

Что характерно — никаких «десятков» «Миражей». Четвёрку.

Амос Амир:

 Красный, выше на 11 часах - в моих наушниках раздался голос Авраама (Салмона, ведущего второй пары). И я тут же увидел пару МиГов, пролетавших высоко над нами в противоположном направлении.

Третий, атакуй южную пару, а мы займемся северной, той что повыше. Авраам, мой Третий, тут же подтвердил получение команды.

Красные, это Золотой. Внимание, вторая четверка приближается к району боя. А через две с половиной минуты в бой вступит третья четверка - известил КП всех наших в воздухе.

В резком вертикальном маневре задрав нос своей машины, я направился навстречу двум МиГам, пикировавшим на нас с высоты. Слепящий свет в лицо не дал мне возможности продолжать следить за МиГами, и вдруг я услышал голос Ашера, Второго и моего ведомого: МиГ прокочил мимо меня слева. Я атакую его.

Мне это не очень понравилось, так как это означало, что моя пара разбивалась на два одиночных истребителя без взаимной поддержки. Я глянул влево, но не увидел ни Миража, ни МиГа.

«Вторая четвёрка» — это звено Юрченко. Третья — звено Саранина.



Рис. 10.8: Дежурное звено Саранина, Слева направо: В.А. Махоткин, В.Ф. Васильев, В.Ф. Саранин, В.И. Рыжов МиГ-21 (бортовой №831... (8311, 8312, 8313 ?)). 135 иап. Ком-Аушим. (из личного архива В.Ф. Васильева). Фото с сайта hubara-rus

К сожалению, воспоминаний о начале боя с советской стороны практически нет — мы даже фамилий всех лётчиков не знаем. По одной из версий, ими были капитаны Рахманкин и Хтей.

В то же время, к месту боя на всех парах движется четвёрка Ифтаха Спектора — собственно, пары «Миражей» Спектора из Рефидим и пары Гиоры Фурмана из Хацора.

Дани Шалом (перевод Наума Шубаева):

C Майор Йифтах Спектор, командир первой истребительной [101] эскадрильи, уже стоял на краю [взлетной] полосы, с включенным двигателем, когда получил приказ вступить в бой. Все это время он слушал, в нетерпеливом ожидании, [следя за тем, что] происходило в небе Египта, и ему не нужно было повторять дважды. <...>

Начался бой. Дальше карты рисовать бессмысленно: слишком много динамики и слишком мало известных географических ориентиров. Обстановка постоянно менялась, и её сложно формализовать на картинке.

К сожалению, если израильские пилоты оставили подробнейшие описания всего происходящего (Ашер Снир от пилотов «Миражей», Авиху Бен-Нун и Авием Села от «Фантомов»), то воспоминания советских лётчиков, если и существуют в природе, то практически недоступны. Причин тут две. Первая — параноидальная секретность того времени. Вторая причина гораздо банальнее — из восьми участников боя трое погибли, трое вышли из него достаточно быстро. Оставшиеся двое (Сыркин и Макара) не оставили ничего, кроме двух предложений в статье Заборского. Повторюсь, мы даже не знаем имён всех из них..

В итоге самые «близкие» к месту событий люди, оставившие хоть какую-то информацию — это лётчики Васильев (звено Саранина) и Ельчанинов (был в Бени-Суэф в то время) плюс Рыболовлев.

Поэтому дальнейшие события будут строиться в первую очередь со слов израильтян, и по возможности — верифицироваться советской стороной.

Итак. Четвёрка «Миражей» атакует звено Каменева. У «Миражей» больший запас топлива — они благополучно летели на экономическом режиме, в то время, как МиГ-и большую часть времени шли на форсаже. МиГ-21 может вести бой на форсаже порядка шести минут — после этого у него закончится топливо, что, в общем, и случилось.

Приблизительно в это время, в бой вступает ещё одна сила — израильское подразделение РЭБ и разведки, «Гречки» Тувы Фейнмана и Аарона Ярива. Связь советских лётчиков в КП практически пропадает, а вместо чётких команд они слышат какие-то непонятные приказы. И тут же — эфир бьёт им по барабанным перепонкам. Роль «гречкоим» сложно оценить — но на следующий день пилоты отправили им корзину шампанского в качестве признания заслуг.

В первые же секунды бой распался на несколько одиночных.

Амос Амир:

C В резком вертикальном маневре задрав нос своей машины, я направился навстречу двум МиГам, пикировавшим на нас с высоты. Слепящий свет в лицо не дал мне возможности продолжать следить за МиГами, и вдруг я услышал голос Ашера, Второго и моего ведомого: МиГ проскочил мимо меня слева. Я атакую его.

Мне это не очень понравилось, так как это означало, что моя пара разбивалась на два одиночных истребителя без взаимной поддержки. Яглянул влево, но не увидел, ни Миража, ни МиГа.

В этот момент в эфире прозвучал голос Авраама: Это Третий. Я только что сбил одного из них. На запасной частоте я слышал голоса наших партнеров на Миражах и Фантомах, которые уже тоже находились в гуще боя.

В тот момент, в бой уже вступили «Фантомы» и вторая четвёрка МиГ-21 (Юрченко). Авраам Салмон сбивает первый МиГ-21.



Рис. 10.9: Авраам Салмон (слева)

Кто это мог быть?

Авраам Салмон (по книге Дани Шалома):

(C)

Мой ведомый ушел в сторону, а я увидел МиГ и откинул "ложечку" [— предохранитель гашетки], однако он выглядел не совсем как МиГ, поэтому я не произвел пуск". Это действительно был "Фантом" и тут я увидел позади него пару МиГов". Аврамик вышел в эфир и предупредил своих товарищей: "Осторожно, 'Кувалды'" Немного взъяренный, Аврамик обрадовался своему самообладанию. Он предупредил Авигу, повернулся налево и выровнялся позади ведомого МиГа. Тот был слишком далеко, тем не менее выпустил ракету AIM-9D Сайдиндер, которая поразила самолет. МиГ дернулся, поднял нос и вдруг взорвался. Салмон увидел парашют.

Это был капитан Николай Юрченко, командир эскадрильи из Бени-Суэйфа. Русский МиГ был поврежден, задымил, стал снижаться и ушел на запад.

Пилот, который пытался выпрыгнуть с парашютом, погиб.

Первая ошибка. Итак. Мы точно знаем, что Юрченко единственный из троих погибших не успел катапультироваться — его самолёт буквально взорвался в воздухе несколькими минутами позже.

Ельчанинов:

(C)

Самолет же Юрченко подвергся прямому попаданию ракеты. Самолет взорвался, летчик погиб.

Всё верно, только Юрченко погиб последним. Может быть, это был Журавлев? Что мы знаем о его гибели?

Рыболовлев (лётчик звена Саранина, из поста на forumavia):

(C)

из звена Камнева на аэродром не вернулся Журавлев, как его сбили и, что с ним случилось, никто не видел, остальные невредимые совершили посадку. Так доложили на КП полка, после посадки. Если я не ошибаюсь, в это время еще не на всех самолетах имелись перископы заднего вида.

Васильев:

(C)

После размыкания «Миражей», не смотря на большое превосходство противника (не менее 12-ти самолетов), четверка Каменева была введена в бой. Бой происходил на вертикальном маневре на высотах 2000-6000м. Журавлев — крайний ведомый был сбит и катапультировался.

Акименков:

(C)

По остатку топлива 1 300 кг и разрешающей команде полкового КП звено вышло из боя с пикированием к земле и разгоном предельной скорости, т.е. спасло себя.

К сожалению, один из пилотов оказался без противовеса костюма, во время маневра из-за «чёрной пелены» в глазах потерял своих коллег, уменьшил перегрузку и тут же был сбит.

Похоже, это действительно был Журавлев. Он сумел успешно катапультироваться, но погиб при приземлении.

Итак. Что мы узнали?

В начале боя, четвёрка МиГ-21 лоб в лоб столкнулась с четвёркой «Миражей». Тот факт, что вместо пары невооруженных разведчиков они оказались четвёркой истребителей — неприятный сюрприз, но на «засаду» не тянет. Практически сразу бой принял хаотичный характер — в него вступили «Фантомы» и вторая четвёрка МиГ-21. При этом «Миражи» практически сразу «разбили пары» и вели бой в одиночку.

«Фантомы» практически не смогли реализовать своё преимущество внезапности — более того, прежде чем кого-то сбить, они ввязались в близкий манёвренный бой и достаточно долго в

нём крутились. Очень быстро преимущество внезапности улетучилось, теперь это был просто большой воздушный бой.

Первую победу одержал Авраам Салмон — он атаковал самолёт выходившего из боя капитана Журавлёва, и сбил его. Продолжаем. В бой вступают «Фантомы» 69-й эскадрильи.



Рис. 10.10: Авием Села

Авием Села:

C Они шли на нас парами, а мы дали им всем проскочить, чтобы не дать им взять нас в клещи, как они планировали. Они промчались мимо нас, пара за парой, как на параде. Мы подождали и направились за ними, зажимая их между собой.

Амос Амир:

C Большая тень самолета промелькнула над моей кабиной. Я посчитал, что это был МиГ. Я очень быстро заложил вираж в направлении пикировавшего МиГа. Невдалеке от меня к югу, я увидел два грибовидных облака дыма, поднимающихся кверху от двух горящих МиГов.

Это Второй, я сбил одного! - прозвучал голос Ашера. А я подумал про себя: И черт тебя знает, где ты сейчас находишься.

Здесь есть определённое противоречие — Амос говорит о двух грибовидных облаках. Спишем это на подводящую память и годы.

Дани Шалом:

C Ашер Снир стал вторым пилотом, одержавшим воздушную победу. Он был ведомым А.Амира. На высоте 30 тыс. футов (10 тыс. м) заметил русский МиГ, пошел на сближение с ним и сообщил Амиру: "Слева от меня прошел МиГ, преследуя его". Амира это удивило — ведомый должен защищать ведущего и оставаться рядом.

Снир был напорист и действовал быстро. Он осмотрелся: четыре МиГа и два "Фантома" были поблизости. Он повернул влево, в сторону одного из МиГов, который из всех сил старался забраться выше, но скорость его была мала для такого маневра, и вскоре он потерял потенциал. Прицельная система работала исправно: головка самонаведения ракеты AIM-9D (Дэкер) засекла тепло МиГа — громкий сигнал зуммера — и Снир выпустил ее нажатием на гашетку. Ракета ушла вверх, воткнулась в брюхо МиГа и взорвала его.

Скорее всего, это МиГ-21 Яковleva или Сыркина.

Сыркин (по статье Зaborского):

C Когда мы сблизились по наведению с групповой целью, — рассказывал он, — она вдруг рассыпалась, и перед нами почти в строю фронта как бы облавой оказалось больше десятка — не успел сосчитать — самолетов. Опознал их визуально как 'Миражи'. Передаю ведомому: 'Атакуем третью слева пару'. Начал маневрирование. Вдруг слышу от ведомого: 'Осторожно! Внизу 'Фантомы'! Ракеты!'. Начал противоракетный маневр — вдруг удар, и я кувыркаюсь. В хвосте, видимо, ракета. Катапультировался.

Акименков:

C Мимо наших ребят слева направо пронёсся «Мираж», который находился в левом развороте. Командир звена вводит самолёт в правый разворот и почти сразу же перекладывает его в левый крен, пытаясь выстроить кривую прицеливания для пуска ракет.

В это время его ведомый видит в перископ пуск ракеты вторым «Миражом» и кричит о пуске командиру, выполняя одновременно размазанную «кадушку» и сбивая захват своего самолёта головкой самонаведения вражеской ракеты. Командир медлит с «кадушкой», поскольку его собственные ракеты уже захватили тепло летящего впереди противника.

Далее - взрыв. От командира остался только пистолет. Всё остальное в аэрозольном состоянии стало принадлежностью долины.

Про «командира» — это явная ошибка. Юрченко, командир звена, действительно погиб во взорвавшемся самолёте, но значительно позже и при других обстоятельствах. По его ведомому (Макара) действительно было несколько пусков ракет, но мне кажется, что в описании Акименкова всё же смешались два разнесённых по месту и времени эпизода.

Снова Акименков:

C Судьба второй пары была более простой, но не менее трагичной. На развороте звена вправо снизу сзади и мимо крайнего ведомого проскаакивает «Фантом», но звено перекладывает крен влево и ведомый не успевает отстреляться, выдерживая место в боевом порядке. Естественно, кричит, что «Фантомы» сзади, и через мгновение получает ракету в двигатель. Самолёт переворачивает взрывом и лётчик в таком положении катапультируется, повреждая себе позвоночник. В последующем долго лечится, но остаётся в строю и делает успешную служебную карьеру.

Это уже почти совпадает с другими описаниями! И манёвренный бой с «Фантомами», и предупреждение ведомого Сыркина, Яковлева: «Фантомы внизу!»

Здесь сложно что-то утверждать наверняка — но больше похоже на то, что Снир сбил именно Сыркина. Вопреки распространённому в советских источниках мнению, он не попал под атаку «Фантомов» снизу-вверх, а был сбит «Миражем» в манёвренном бою. «Фантомы» были рядом, но скорее всего просто пока проигрывали и МиГ-21, и «Миражам» по энергетике: всё же они набирали высоту, а не теряли её, разменивая на манёвр.

Здесь начинается одна из самых загадочных историй того дня. Дело в том, что через несколько секунд после успешной атаки, «Мираж» Ашера Снира был подбит сам. Кем? Это самое интересное.

В 90-х годах в итальянской газете появилось интервью от имени некоего генерала Владимира Ивлева, который, якобы, был участником того боя, и даже сбил один «Мираж».

Приводятся его слова (по книге Дани Шалома):

C "Мое сердце начало сильно биться, рассказывает Ивлев, - "на расстоянии нескольких километров слева я видел факел, там, где раньше был МиГ. Словно под гипнозом я наблюдал за происходящим. Сначала открылся парашют, а потом небо наполнили самолеты "Мираж". Бой начался. Израильяне на менее маневренных самолетах устремились вверх. Своего ведущего я уже не видел. Я летел отчаянными зигзагами, чтобы сбросить с хвоста [возможного преследователя]. Я увидел "Мираж пытающийся занять позицию для ракетной атаки. Я сбросил подвесной бак и перевел самолет в пикирование. И боковым зрением проследил пролет ракеты, прошедшей слева от меня, [которая,] видимо, потеряла цель из-за зноя пустыни.

И далее:

C Снир, продолжавший набирать высоту, ликовал в своей кабине. Он доложил о сбитом, но в пылу боя не заметил, что позади него набирает высоту еще один русский МиГ на полном форсаже - это был капитан Ивлев, который уже пришел в себя после увиденного - картины сбитого товарища. "Передо мной, чуть выше, я заметил "Мираж выполнявший правый вираж. Я повернулся за ним и быстро выпустил свои ракеты К-13. Первая не попала в цель, но вторая повредила, видимо, хвост самолета, и это несмотря на противоракетные маневры израильского пилота. В любом случае, "Мираж" прекратил бой и со снижением ушел на восток".

Ракета "Атолл" шла в сопло двигателя, но была отброшена назад струей газов форсажного факела, [перед тем, как] сработал дистанционный взрыватель. От осколков б/ч ракеты

хвост "Миража" разорвало, он раскрылся как цветок, оторвавшись от корпуса десятками отдельных фрагментов. Снир передал по радио: "Поврежден. Иду домой". Он вышел из боя, снизился на высокой скорости и ушел на восток. Здесь нет места раненым птицам. Его "Мираж" пересек канал на высокой скорости и совершил посадку на [базе] Рефидим. Едва колеса коснулись полосы, Снир выключил поврежденный двигатель.

Ивлев следил за удаляющимся "Миражем" Снира, однако в этот момент появилась другая цель: "Несколько секунд спустя передо мной пролетел "Фантом". Я дал длинную очередь из пушки, но, видимо, безрезультатно. Ввиду малого остатка топлива в баках, я был вынужден в этот момент выйти из боя и повернуть в сторону Катамии, где и совершил посадку без каких либо проблем - рассказал Ивлев.

В целом, обстоятельства повреждения «Миража» чуть более чем похожи на правду.

Амос Амир:

 "Это Красный Второй," - опять прозвучал голос Ашера. Получил повреждение от огня противника. Самолет под контролем. Возвращаюсь домой. Это обеспокоило меня. В глубине души я знал, что это может случиться с того самого момента как наша пара распалась. Держись, Ашер - постарался подбодрить друга я.

То есть, между сбитым МиГом и попаданием в его собственный «Мираж» прошло достаточно немного времени. Очень похоже, что Ашер был так увлечен атакой на МиГ, что не заметил атаку другого самолёта. Это, в целом, частая ситуация — например, подобным образом в сентябре 69-го был сбит первый израильский ас Гиора Ромм. Главной причиной тогда посчитали сложившуюся практику «размыкания пар» — когда каждый лётчик пары вёл бой по-отдельности.

По одной из версий (как описано выше, у Дани Шалома) ракета Р-13 была отброшена реактивной струей и разорвалась за самолётом. По другой (на мой взгляд, более вероятной) — Ашер начал противоракетный манёвр, но не успел его выполнить. Ракета действительно взорвалась, но несколько в стороне, не нанеся фатальных повреждений.

Что касается Ивлева... на мой взгляд, его никогда не существовало, и эти воспоминания являются не более, чем удачной мистификацией, часто цитируемой некоторыми авторами. Почему я так считаю? Дело в том, что в русскоязычной литературе фамилия Ивлева не упоминается вообще. Ни на сайтах ветеранов войны в Египте, ни на традиционных виньетках лётчиков — его нет нигде.

Если бы Ивлев действительно существовал — он мог быть пилотом только 3-й эскадрильи из Ком-Аушим. Список её лётчиков известен — фамилии Ивлев нигде не фигурирует. При этом обстоятельства поражения «Миража», повторюсь, очень похожи на правду.

Итак. Время — приблизительно 14:38. Два русских МиГ-21 сбито. Один «Мираж» повреждён. К месту боя подходит ещё одна четвёрка 21-х и два «Миража» пары Корен-Рихтер, до этого «прятавшиеся» в радиотени. Ещё 4 «Миража» и «Фантома» ведут бой с 6 оставшимися МиГ-21.

Приблизительно в этот момент (возможно — раньше) 1-е звено выходит из боя.

Акименков:

 Когда звено из Ком-Авшима уже вышло из боя, к месту схватки подошло звено из Бени-Суэйфа.

При всём уважении к Акименкову, у меня есть некоторые сомнения в том, что звено из звено Каменева вышло из боя до того, как там появилось звено Юрченко. Это просто не складывается из общей картины боя: тогда получается, что у звена Каменева было топлива где-то на 2 минуты боя. При этом у «Миражей» хватило топлива не только на бой, но и на преследование уцелевших. Не складывается что-то.

Но то, что у первого звена топливо закончилось раньше — как раз весьма закономерно: оно и взлетело на несколько минут раньше.

Косвенно, выход из боя первого звена подтверждается в книге Дани Шалома:



Рис. 10.11: 3-я эскадрилья 135-го ИАП. Отметим, что правильном написание фамилии ведущего четвёрки — Камнев. Никакого Ивлева нет. Журавлева тоже нет — он погиб. Звено Саранина (внизу) присутствует на виньетке, так как в конце 70-го было переведено в 3-ю эскадрилью и заканчивало «тур» в её составе.

C Внезапно они [Сэла - Фишер] обнаружили два МиГа, удаляющихся из [района] боя на малой высоте. Авиам спикировал в их сторону, занял позицию для стрельбы позади одного из них, однако пилот МиГ заметил его и увернулся, резко повернув. Второй самолет был слишком далеко.

Продолжаем.

Итак, судя по всему, звено Камнева выходит из боя — на форсаже, с большой перегрузкой, чтобы не получить ракету в спину. Звено Саранина ещё в нескольких минутах от места боя. В итоге, трое советских лётчика звена Юрченко остаются один на один с семью (а чуть позже — десятью) израильскими. И только теперь — да, действительно, численное превосходство противника становится пугающим. К тому же «Фантомы» успевают набрать достаточно скорости для маневрирования, теперь пришло их время.

Советские лётчики обескуражены тем, как разворачиваются события.

Авием Села:

C Они шли на нас парами, а мы дали им всем проскочить, чтобы не дать им взять нас в клещи, как они планировали. Они промчались мимо нас, пара за парой, как на параде. Мы подождали и направились за ними, зажимая их между собой. Перед нами было 16 МиГов! Я никогда не видел столько машин в одном бою. Небо было заполнено истребителями, беспорядочно маневрирующими в сумятице боя. Повсюду падали подвесные баки. Я не боялся их численного превосходства. Меня лишь страшила возможность столкновения с другим самолетом или одним из падающих баков. Я заметил, как один МиГ в двух километрах от нас начал правый вираж, чтобы зайти сзади моего ведущего. Я тоже развернулся вправо и русский pilot атаковал меня, отказавшись от преследования моего ведущего. МиГ пикировал на меня сверху, что давало ему определенное преимущество. Я резко бросил свой «Фантом» влево и мы крутились вдвоем, снижаясь, пока не достигли высоты 5000 метров. В этот момент мы были всего в 150 метрах друг от друга.

Много лет назад, еще будучи пилотом «Мистера», Авиам освоил манёвр «дай ему проскочить» Яка Нево, одного из основателей израильской школы тактики воздушного боя. Обнаружив МиГ за своей спиной, он бил по тормозам и делал «бочку», в бешеной круговерти

уходя от погони. Авиам сделал это и сейчас. Как всегда, прием выручил его. МиГ проскочил вперед и Села быстро зашел ему в хвост. Русский летчик пытался оторваться на очень крутых виражах, а затем перешел в крутое пики. Противники опускались все ниже и ниже, отчаянно маневрируя и выжимая из своей машины все, на что она была способна. Штурман Авиама, Реувен Решеф, приник к приборам системы управления огнем, стремясь ни на секунду не пропустить сигнал о том, что головки наведения ракет среагировали на жар, исходящий из сопла двигателя МиГа. Наконец, на высоте двух тысяч метров и на дистанции в один километр, захват произошел и Авиам произвел пуск ракеты. С огромной скоростью «Сайдуиндер» устремился к цели и поразил ее. Раздался мощный взрыв и МиГ превратился в огненный шар, с обломками разлетавшимися во все стороны. Останки самолета падали вниз, раскручиваясь в воздухе. Поразительно, но пилот успел катапультироваться и раскачивался на стропах парашюта.

Как, как он насчитал 16 МиГов?!

Другое описание этого эпизода (из книги Дани Шалома):

(C) Авиам Сэла, ведомый Авигу [Бен-Нуна]: "Начался бой, а я смотрю и вижу, что Авигу попал в "сэндвич МиГи шли парами, а мы были в вираже. Авигу преследовал МиГи, а другие подошли к нему сзади. [по-русски это называется "слоеный пирог"]? Он попал в "сэндвич и я предупредил его, чтобы он шел за [теми] МиГами[, что были] позади. Я сказал ему: "Не продолжай [преследование]! Пойдем за следующими МиГами". <...>

...Авиам и Фишко, его оператор, оставались выше, пытаясь засечь МиГи - однако те один за другим улизнули и скрылись. Внезапно они [Сэла - Фишер] обнаружили два МиГа, удаляющихся из [района] боя на малой высоте. Авиам спикировал в их сторону, занял позицию для стрельбы позади одного из них, однако пилот МиГа заметил его и увернулся, резко повернув. Второй самолет был слишком далеко.

Другой МиГ летел на него на высокой скорости. Он резко увернулся от него [видимо, А.Сэла от МиГа]. Авиам: "Русские маневрировали группами и по одному, но серьезно нам не угрожали. Они выпустили огромное количество ракет, впустую, бесцельно и бездумно. Мы с Авигу крутились там некоторое время, не сумев нацелиться [ни] на один из МиГов - каждый раз, едва мы атаковали один, сзади появлялся другой. МиГи стреляли из любых положений и ситуаций. Нельзя было поймать МиГ, не подвергая себя опасности. Вскоре мы разделились, [так как] боялись, что бой закончится для нас без единого сбитого самолета".

Авиам поймал взглядом один из МиГов. Он повернулся в его сторону [видимо, А.Сэла повернулся в сторону МиГа-?] и два самолета выполнили серию маневров, но [ни один из них] не занял позицию для стрельбы. Этот МиГ выполнил плавный вираж и вышел в лобовую атаку. "Это моя цель, я не дам ему уйти - пообещал себе Авигу. МиГ был уже близко и проскочил - Авиам увеличил обороты двигателей, потянул ручку управления самолетом на себя и бросил ревущий "Фантом" в жесткий маневр. Быстро [выполненный] иммельман вывел его [на позицию] выше и позади русского МиГа.

"Я заметил, что один из МиГов пытается атаковать меня. Он резко отвернулся, попытался поднять нос и допустил все возможные ошибки" ... "Он поддался [возможный вариант перевода - "клонул "купился"] на мои маневры и оказался на встречном курсе спереди и выше - идеальное для меня положение. Мы начали [крутить] виражи на высоте 15000 футов. Он продемонстрировал очень низкий уровень подготовки. После двух-трех виражей я набрал скорость, мы снизились. На высоте 2000 футов я достиг подходящей дистанции и произвел пуск ракеты. Ракета пошла, достигла цели, произвела огромный взрыв, и я уже начал хрипеть [от восторга]. И тут из этой большой [вспышки] огня вылетел МиГ - совершенно целый!"

Я произвел пуск второй ракеты - но прежде, чем она попала, МиГ развалился на части. Очевидно, что первая ракета поразила его, но у меня не хватило терпения дождаться результатов".

Первая ракета... взорвала русский МиГ и развалила его на части. Для второй ракеты уже не было цели, и она скрылась среди обломков.

Сэла: "Пилот выпрыгнул. Я резко повернулся и проверил, что позади меня нет никаких самолетов".

Две тысячи метров или футов? Не знаю, в обоих случаях так в источнике, а я больше доверяю Дани Шалому в этом вопросе.

Авиам Села сбил Яковлева — четвёртого номера невезучего звена Юрченко. Он погиб при приземлении.

Акименков:

C Лётчик благополучно катапультируется. Но неблагополучно приземляется. Воздушный поток срывает незастёгнутый защитный шлем. Приземление происходит среди скал и камней. Подворачивается нога. Удар головой о камень. Смерть

В то время, как Села воюет с МиГами, его товарищи пытаются преследовать выходящую из боя первую пару звена Юрченко — собственно Юрченко и Макара.

Юрченко пытается на форсаже уйти в сторону своего аэродрома. На малой высоте и максимальной скорости. Вообще, пытаться уйти от «Фантома» по прямой на 21-м — специфическая разновидность суицида. «Фантом» быстрее, а главное — имеет ракеты с полуактивной ГСН. Правда, на фоне земли РЛС «Фантома» не видит цель — а значит, не может захватить её.

МиГ Юрченко летел низко, на высоте около 50 метров. Против любых других лётчиков этого было бы достаточно. Но на его беду, человек, сидевший в кабине «Фантома», умел летать действительно низко. А в его задней кабине сидел один из лучших операторов РЛС «Фантома» на этом берегу Атлантического океана.

C МиГ был в полутора километрах впереди нас. Меня беспокоило только одно: как бы пилот 'Мираж' не сбил МиГ раньше меня. У него были израильские ракеты 'Шафрир', а у меня американские 'Сайдуиндеры'. Наконец, я смог произвести пуск ракеты, но из-за чрезвычайно высокой скорости МиГа, захват был сделан на самом пределе. Ракета поразила цель и взорвалась. Но, казалось, повреждения были недостаточны, т.к. МиГ продолжал лететь, даже не сбавляя скорость. Мой штурман посоветовал использовать радиолокационную ракету 'Спарроу'. Я сам даже не подумал о ней, т.к. тот тип, что был у нас, был устаревшим и не предполагался к использованию на столь малой высоте. В это время мы приблизились к долине Нила и оказались несколько выше. Сейчас наши шансы стали чуть лучше и я знал, что мой штурман отлично владеет техникой наведения с помощью радара. Он захватил цель и я произвел пуск. 'Спарроу' настигла МиГ и он взорвался. Я уверен, что лётчик погиб, т.к. было слишком низко для успешного катапультирования.

И описание из книги Дани Шалома:

C Медленно и поэтапно начали русские самолеты выходить из боя. <...> Авигу на "Фантоме" [с бортовым номером] 105 издали заметил блестящий МиГ, уходящий из района. Позади него и сбоку были два "Миража" оставшиеся от четверки 117 [эскадрильи] - он [кто?] [еще] не заметил их в этот момент.

Это были Иегуда Корен и Коби Рихтер. В русском самолете был Камнев, ведущий одного из звеньев, взлетевших с Ком-Аушим. Он предпочел улизнуть. Иегуда и Коби заметили удаляющийся МиГ и преследовали его на высокой скорости. "Мы увидели один самолет, болтавшийся в районе боя. Это было на высоте 1000-2000 футов над поверхностью". Коби поспешил выпустить ракету "Шафрир 2" слишком далеко, ракета устремилась за МиГом, но не настигла его и упала на землю. Иегуда занял позицию позади русского МиГа, был готов стрелять, поднял "ложечку закрывающую кнопку [пуска] ракет, нажал - и никакой реакции! Ракет под крыльями его "Миража" не было. Когда он сбрасывал подвесные баки, набирая высоту при вступлении в бой, две его ракеты "Шафрир 2" также отцепились и упали на землю.

Расстроившись, он попытался приблизиться к МиГу на дистанцию [стрельбы из] пушек, когда над ним пролетела ракета "Спарроу белая и огромная, за которой тянулся густой белый дым.

"Что происходит? он устремил взгляд назад.

Сразу следом за ракетой послышался грохот "Фантома который выпустил ее, и пролетел мимо на высокой скорости. Это был самолет Авигу и Леви, преследовавший ускользающий МиГ Камнева. Авигу, у которого [в этот момент] больше, чем когда либо, [проявился дух] состязательности, опасался, что Корен опередит его и собьет этот МиГ. Он заторопился.

"Мы летели [выстроившись] линией, примерно в тысяче метров от самолета, несущегося на малой высоте к Нилю. На снижении [сходе с холмов??] я произвел по нему пуск [ракеты] "Дэкер которая из-за высокой скорости [цели] и [большой] дистанции - повредила его очень незначительно. Он продолжал лететь, оставляя за собой шлейф топлива".

Авигу был непреклонен в стремлении сбить этот МиГ. Они летели на предельно малой высоте. Он удивился той скорости, с которой летел этот МиГ - по разведанным, имевшимся в BBC Израиля, МиГи не могли развивать такую скорость на малой высоте. Но это был МиГ новой и незнакомой модификации.

Шауль Леви, высококлассный оператор систем вооружения, умел понимать изображение на РЛС даже на фоне помех от поверхности.

"Нормально, - сказал Шауль Авигу, - Я захватываю его [радаром]!"

"Кто на самом деле сделал всю работу, так это мой оператор, Шауль Леви, - рассказывает Авигу, - Это было незаурядно, так как нужен высокий уровень мастерства, чтобы различить отраженный сигнал цели на такой малой высоте. Это было на снижении, а МиГи не держали действительно малую высоту, [?] было еще несколько десятков метров до поверхности. Но Шауль смог захватить [его радаром]".

Леви смотрел на экран РЛС и на фоне отраженных от поверхности сигналов различил МиГ, движущийся по экрану.

"Жди. Жди. Жди. Жди, - сказал он Авигу. - Сейчас - пуск!"

Все произошло быстро. На РЛС появилась индикация захвата. Авигу нажал на гашетку. Ракета сошла с подфюзеляжного пилона, повернула в направлении МиГа и врезалась в него с большой силой. МиГ взорвался и развалился в воздухе.

У Камнева, ведущего звена, которое первым вступило в бой, не было никакой возможности покинуть [машину].

"Ракета уничтожила его очень низко на скорости близкой к скорости звука... Это был, очевидно, модернизированный МиГ, обладавший возможностью летать на скорости звука на такой высоте - вспоминает Авигу.

Ури Гиль слышал переговоры [по ходу] этого боя и видел краем глаза[, как] Авигу, сидел на хвосте у ["своего"] МиГа внизу, почти на высоте [верхушек] деревьев, и сбил его. Коби Рихтер, маневрировавший вместе с [Иегудой] Кореном позади МиГа, был расстроен. Не [их] "Миражи" сбили этот МиГ, а сосед с [базы] Рамат-Давид: он [И.Корен] видел [ракету] "Спэрроу" оставившую длинный белый шлейф, и попадание в МиГ и описал позднее, как этот МиГ превратился в "космическую пыль".

Здесь у Дани ошибка — это был не Каменев, а Юрченко — единственный погибший, не сумевший выпрыгнуть.

Вообще, в чем-то очень забавно получается. Ни один из известных мне русскоязычных источников не сумел описать обстоятельства его гибели правильно — включая тех, кто был непосредственно на месте событий. Это ещё раз показывает проверенный годами факт.

Итого. Сбито 4 МиГ-21. В районе боя — 2 «Фантома», 6 «Миражей» и на всю эту толпу — одинокий МиГ капитана Макары, последний оставшийся из разгромленной четвёрки Юрченко. Удивительно — но ему, единственному, удалось уцелеть!

По моему мнению, МиГ капитана Макары — и есть тот самый, таинственный пятый сбитый советский самолёт. С этим самым пятым вот какая история.

Сразу после окончания боя, израильтяне записали себе четыре (!) победы. То есть те, в которых они были полностью уверены. На пятую претендовали сразу два лётчика, но подтвердить её данными радиоперехвата было сложно.

Засчитали её только в 73-м году, после Войны Судного дня.

В реальности, капитан Макара сумел сесть на повреждённом самолёте в Ком-Аушим. Вот как это было:

Акименков:



А ведомого на «кадушке» пытается достать своей пушкой настойчивый «Мираж», превращая его стабилизатор в решето. Лётчик уходит на вертикаль. Выполняет одну «мёртвую петлю», вторую и сваливается в её верхней точке в штопор. Отпускает ручку управления, вращение прекращается и мимо него проходит вниз, как ни в чём не бывало, уже упомянутый «Мираж». У него меньше нагрузка на крыло и он обходится без штопора, но оказывается под МиГОм.

Наш лётчик подтягивает нос самолёта, чтобы стрельнуть из пушки и снова вращается в штопоре. Позже они летят некоторое время на параллельных курсах. Причем наш летит домой. У него топливо на исходе.

Прошли трапперз засадного аэродрома Катамия. Наш лётчик не может сесть там, поскольку его беспомощностью на посадке тут же воспользуется противник. Впереди замаячили контуры аэродрома Каир-Вест, очерченные позициями пулемётов, пушек и ракет разных калибров в несколько ярусов. Израильтянин осознаёт глупость происходящего и разворачивается на обратный курс.

Рыболовлев:

(C)

Из звена Юрченко произвел посадку Макара, и то не на своем аэродроме, из-за повреждения системы управления. Макара в перископ увидел как заходит сзади для атаки Мираж, резко взял ручку на себя и с углом кабрирования 85 градусов пошел вверх. Набор высоты продолжался до потери скорости и сваливания самолета. Самолет через крыло развернулся носом вниз. Все происходило при включенном форсаже. Мираж на вертикали отстал, но когда самолет Макара совершил разгон, устремился за ним. Набрав скорость (более 1000 км/час, точно не помню) Макара вновь выполнил резкий набор высоты с последующим пикированием, противник или отказался от преследования или потерял цель. Макара выровнял самолет в горизонтальный полет на высоте 600 - 800 метров, и справа (может слева, не помню) очень близко увидел приближающийся Фантом. Резко повернул самолет в сторону противника. Однако летчик Фантома успел поразить самолет Макара очередью из пушки. Очаредь (8 или 10 снарядов) прошла по килю и форсажной камере. Из-за очень близкого расстояния снаряды не взорвались (не успели взвестись), однако управление было повреждено (кажется, затруднено было управление по высоте).

(C)

Из звена Юрченко произвел посадку Макара, и то не на своем аэродроме, из-за повреждения системы управления. Макара в перископ увидел как заходит сзади для атаки Мираж, резко взял ручку на себя и с углом кабрирования 85 градусов пошел вверх. Набор высоты продолжался до потери скорости и сваливания самолета. Самолет через крыло развернулся носом вниз. Все происходило при включенном форсаже. Мираж на вертикали отстал, но когда самолет Макара совершил разгон, устремился за ним. Набрав скорость (более 1000 км/час, точно не помню) Макара вновь выполнил резкий набор высоты с последующим пикированием, противник или отказался от преследования или потерял цель. Макара выровнял самолет в горизонтальный полет на высоте 600 - 800 метров, и справа (может слева, не помню) очень близко увидел приближающийся Фантом. Резко повернул самолет в сторону противника. Однако летчик Фантома успел поразить самолет Макара очередью из пушки. Очаредь (8 или 10 снарядов) прошла по килю и форсажной камере. Из-за очень близкого расстояния снаряды не взорвались (не успели взвестись), однако управление было повреждено (кажется, затруднено было управление по высоте).

Здесь снова ошибка — это не Журавлёв, это именно Макара. Журавлёва сбил Села нескользкими минутами раньше. Отметим — падения самолёта израильянне не видели, и справедливо НЕ засчитали его на свой счёт в тот момент.

Примерно в этот момент происходит достаточно комичная ситуация. Исаэль Бахарав, вторая пара из Рефидим, пытается войти в бой. Проблема в том, что они прибывают поздно и не успевают к основному действию.

В то же время на месте боя появляется третья четвёртка советских истребителей (звено Саранина), на подходе — ещё два звена с Бени-Суэф и Ком-Аушим. Каким-то чудом советские лётчики и израильянне ухитряются пройти мимо друг друга, не заметив противника. Бахарав рисковал столкнуться с двенадцатью советским лётчиками. Но... скажем так. Этот человек был легендой даже внутри израильских ВВС — из-за умения стрелять из любых положений и с любым упреждением. И попадать в цель. Он прошёл «Мокед», и к июлю 70го на его счету было шесть египетских МиГ-21. Через три года, без ракет, с неисправным двигателем, и с семьёй (!) оставшимися снарядами он будет как безумный носиться над Дельтой в поисках египетских самолётов.

Четверо, двенадцать, или двадцать — будущий король израильских ИТ-стартапов и будущий зам главкома ВВС — не совсем те люди, с которыми стоило встречаться в тот день.

Возвращаемся к Римон-20.

Капитан Макара совершил настояще маленько чудо. На него охотились люди, на счету которых было 22 сбитых самолёта. Легенды. Йифтах Спектор, Авраам Салмон, Коби Рихтер, Эхуда Корен — на их счету было 50 сбитых арабских самолётов (подтверждается что-то около 40-45). Он ушел от нескольких ракет, получил очередь из пушек «Миража» (тут сложно понять, чьей — вероятно, Спектора). И сумел вернуться домой.

В некоторых советских и большинстве израильских источниках его считают сбитым (и даже погившим) — это не соответствует действительности.

Тот трагический для советских ВВС день завершился.

Четыре МиГ-21 догорали кострами в Дельте, как памятник самоуверенности людей, приславших их в Египет. Трое из четырёх советских лётчиков погибли. Их жизни — на совести генерала Дольникова, героя Великой Отечественной войны и просто отличного офицера. Его беда и трагедия — в том, что опыт, которым он обладал, безнадёжно устарел. Человек на другой стороне, Мордехай Ход, не прошёл и десятой доли испытаний, выпавших Дольникову. Просто бывший командир эскадрильи «Мустангов», непрерывно воевавший последние полтора десятка лет, был лучше. Как командир, как организатор. И люди, которые были там — они прошли огонь и воду, а медные трубы им пока не грозили. Когда советские лётчики готовились к большой войне — израильские пытались как-то выжить уже сейчас. Когда капитан Яковлев учился перехватывать неманеврирующую мишень в Марах, Ашер Снир штурмовал египетские аэродромы на высотном перехватчике с парой бомб. Когда капитан Сыркин учился вести воздушный бой в Тирасполе, Итамар Нойнер горел над Синаем, пытаясь выиграть лишние пару километров между жизнью и смертью. А Амос Амир прыгал из обречённого «Миража» с отказавшим двигателем над Хатпором.

Когда Григорий Устинович Дольников стал зам главкома ВВС СССР, Ифтах Спектор уже похоронил половину своих однокурсников.

Не бывает побед без потерь. Любой опыт в таких делах оплачивается кровью. И каждый израильских пилотов знал слишком много хороших друзей, которые взлетели и не вернулись. Дан Энгель. Дан Сигри. Шломо Бен-Ор. Яир Нейман. Давид Барух. Беньямин Ромах. Шломо Вейнтрауб. И дюжины других.

Израильский опыт, обеспечивший им победу, был уже оплачен. Наш — ещё нет.

Потому что израильтяне прошли все возможные ошибки, и сотворили почти невозможное, штурмую на высотных перехватчиках египетские аэродромы в 67м. Каждый десятый лётчик, участвовавший в «Мокеде», остался в Египте.

Штурмую иорданские укрепления в Иерусалиме и сирийские «фестунги» на Тель-Фахр на учебных «Фугах».

Нет позора в том, чтобы проиграть таким людям. Советские лётчики отважно сражались и погибли героями. То поражение дало СССР больше, чем дала бы любая победа. Понимание того, что подготовка советских лётчиков несовершенна — дорогостоящего стоила. Благодаря египетскому опыту, в СССР пересмотрели подход к подготовке лётчиков-истребителей. Точно так-же, как американцы после первых проблем Вьетнама разрабатывали новые подходы к обучению пилотов. Они основывались на опыта, которые был прекрасно понятен оппонентам советских пилотов на Ближнем Востоке.

10.6 Выводы:

Главной причиной поражения стала не воздушная засада, не фактор внезапности и даже не действия «Масреги». Главной причиной стала именно пресловутая «разница в подготовке и опыте».

К чести советских лётчиков в Египте, они быстро поняли, что к чему, и оперативно перестроили подход к обучению. Не исключено, что ещё один или два боя — и советские лётчики смогли бы создать массу проблем. Всё-же в Египте был весь цвет строевой истребительной авиации великой красной сверхдержавы. Олег Григорьевич Цой и Александр Вениаминович Акименков стали в будущем заслуженными лётчиками-испытателями. Григорий Устинович Дольников, командир авиаагруппы — стал заместителем Главкома ВВС СССР.

Тот единственный бой над Египтом дал бесценный опыт и понимание собственных ошибок и огрехов. Этот опыт был оплачен кровью — впрочем, знаменитый американский Топ Ган и менее известные программы переподготовки пилотов ВВС США тоже были оплачены жизнями десятков пилотов ВВС и Флота во Вьетнаме.

Что самое удивительное — сами советские пилоты, даже самые уважаемые, так и не смогли понять, что (и почему) тогда произошло.

Акименков:

C Все последующие дни до перемирия мы пытались вызвать противника на ответный бой. Но рыцарские дуэли в Израиле не в почете. Элитная 101-я эскадрилья, основной контингент которой состоял из наёмников, пропивала призовые деньги на тыловых базах и наши проблемы её не интересовали.

И снова — наёмники, американцы, вьетнамский опыт. Складывается ощущение, что они нарисовали себе в голове картинку (или им её нарисовали), которой было проще всего придерживаться. 101-я — одна из трёх «строевых» эскадрилий «Миражей». Самое смешное, что её пилоты практически не участвовали в том бою.

C Смысл сказанного состоял в том, что снимаются все запреты и ограничения на пилотаж и боевое маневрирование. Воздушную подготовку мы должны были начать с чистого листа и руководствоваться в ней своим здравым смыслом, а не чужой совестью. Генерал призвал нас верить собственным инстинктам и интуиции, а сам обязался верить в нашу общую удачу.

По большому счету, только тогда для многих советских пилотов открылись совершенно новые горизонты.

Сами израильяне отзывались о советских пилотах смешанно, называя их хорошими пилотажниками, но очень неопытными бойцами. Плёнки и прочие свидетельства боя были немедленно изъяты, пилотам засчитали 4 сбитых египетских самолёта.

В 1973-м году по данным разведки, Спектору и Салмону засчитали тот самый пятый сбитый. Причина такого долгого промежутка не вполне понятна. Есть гипотеза, что МиГ-21 капитана Макары был каннибализирован.

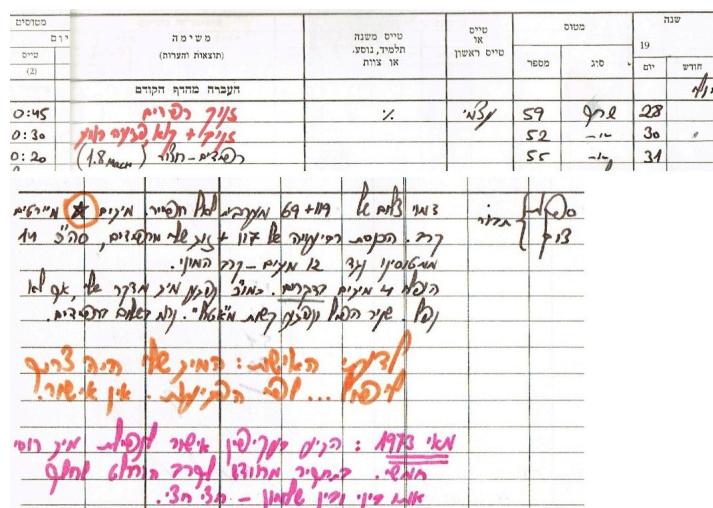


Рис. 10.12: Лётная книжка Спектора (запись о сбитом самолёте — внизу, фиолетовым).

Закончить я хотел бы продолжением той фразы, которой начинал этот цикл, сказанной Дольниковым:

C Эти несколько фраз определили сразу и суть задачи, и способ её решения. Только полная свобода индивидуального и коллективного творчества, в том числе - творчества подсознательного, могла привести к победе, поскольку никто не знал даже общих подходов к ней.

10.7 Список источников.

Книги:

1. «Оспреевская» серия Шломо Алони (Israeli F-4 Phantom II Aces и Israeli Mirage Aces). Оттуда-же взято множество фотографий. (англ.)
2. «Призраки над Каиром» Дани Шалома (ивр.).



Рис. 10.13: сертификат об одержанной победе. Отмечаем — он 1973 года

3. Б.В. Абрамов, «Голубое небо Египта»
4. «Тогда в Египте», глава «Дан приказ ему ... в Египет», написанная Ельчаниновым
5. «Israel's Best Defense: The First Full Story of the Israeli Air Force» Элиэзер Коэн (англ.)
6. «Loud and Clear» Ифтах Спектор (англ.)
7. «От имени Неба» Авирам Баркаи (ивр.)
8. «Arab MiGs vol.5» Том Купер и Дэвид Николле (англ.)

Сайты:

1. <http://hubara-rus.ru>, сайт организации ветеранов войны в Египте. Множество фотографий взято оттуда
2. <http://www.sky-high.co.il> — «Махия Шхаким», сайт Амира Сегева и Авиноама Мисникова (ивр.). Взяты в первую очередь фотографии.

Форумы:

1. http://forums.airbase.ru/2007/07/t25657_32-vojna-na-istoschenie-1967-1970.html — дискуссия на форуме «Авиабазы», там 32 страницы пошагового разбора.
2. <http://forums.airforce.ru/holodnaya-voina/132-boi-v-egipte-1970-a-2/> — форум сайта Airforce.ru.
3. <https://www.fresh.co.il/vBulletin/showthread.php?t=584112> — история службы Ифтаха Спектора (ивр.)

Статьи:

1. <https://www.makorrishon.co.il/nrg/online/1/ART/969/882.html> — история «Гречкоим» (ивр.)
2. ЖЖ <https://morelas.livejournal.com/1943.html> — очень подробное собрание воспоминаний участников, с переводами

3. <http://navoine.info/isr-eg-1970.html> — огромная статья Наума Шубаева, перевод главы из «Признаков над Каиром» Дани Шалома, за что ему (Науму) огромное спасибо
4. <http://old.hubara-rus.ru/135iap.html> — фотографии пилотов
5. http://nvo.ng.ru/notes/2005-10-07/8_vyvod.html — рассказ Сыркина

И многое другое, о чем я забыл)

Катехизис Катафиса

11. И еще раз про мифы

Пара слов о самых спорных вопросах.

Самый главный спор всего, что связано с Римон-20 - это количество сбитых самолётов. 4 или 5. С моей точки зрения, спор совершенно бессмысленный, так как не меняет ничего ни в итоговом результате, ни в ходе событий. Но попробуем разобраться.

Картинка ниже - скан лётной книжки Ифтаха Спектора, которому была засчитана половина той самой "пятой" победы. Самое удивительное, что засчитали ему её только в 73-м году (запись розовым), по данным разведки. Что такого накопали АМАН - я не знаю. Наиболее реалистичная гипотеза - в том, что самолёт капитана Макары был списан или канибализирован после того боя.

Пару слов о других мифах. Миф: Главным фактором поражения стала грамотно организованная засада.

Правда: Засада была организована столь неудачно, что по факту имела скорее психологический эффект. Шли по шерсть - вернулись стрижеными. "Фантомы" вместо ракетной атаки с дистанции, влезли в манёвренный бой. Единственный "плюс" израильян столкнулись с 8 самолётами, а не с 18, как могло бы быть. Более того, из 16 запланированных ими к участию самолётов, 2 сломались, один потерялся, троє опоздали, двоих навели не туда. Из опоздавших один умудрился вместе с топливными баками сбросить ракеты (!). Отсюда, кстати, следующий миф.

Миф: в бою участвовало 20 советских самолётов и 16 израильских.

Правда: было 8 на 8. 20 - это с учётом ещё 3 звеньев, не успевших к месту боя. Причём реально успеть шансы были только у звена Саранина. Ещё можно добавить пару Колесов-Пушкарский, взлетевших через 40 минут после начала боя ... с Котмии, отобрав у арабов пару самолётов. По израильянам - написано выше. В основной фазе участвовало 8, в конце - 11.

Миф: израильяне сбежали, не рискнув связываться с подходящими советскими силами.

Правда: они изначально не собирались продолжать, на задачу было назначено только 16 самолётов, 4 из которых по разным причинам вышли из боя раньше, а у 7 уже закончилось топливо и ракеты.

Катехизис
Катафуса



Список литературы

- [1] http://skywar.ru. URL: <http://skywar.ru>.
- [2] Авирам Баркаи. For Heaven's sake.
- [3] Интервью Асафа Бин-Нуна блогу. URL: <https://naamoush.wordpress.com>.
- [4] Сайт каирских историков. URL: <http://group73historians.com>.
- [5] Сайт Авиноама Мисникова. URL: <http://sky-high.co.il>.
- [6] Гиора Ромм. Падение, плен и возвращение израильского лётчика.
- [7] Сайт Амира Сегева. URL: <http://www.sky-high.co.il>.
- [8] Давид Николе Том Купер. Arab MiGs vol.6.
- [9] Лион Шлейн. «Полковник Табет». В: Журнал BBC Израиля 231.130 (1999).