

А. Павлов, С. Войлоков

Истребитель МиГ-29

в строевых частях



История ★ Символика ★ Окраски

Истребитель МиГ-29 в строевых частях

Авторы выражают искреннюю благодарность:

Всем авиаторам, поделившимся своими воспоминаниями о годах службы рядом с одним из лучших фронтовых истребителей современности МиГ-29;

Андрею Короткову за фотографии, ценные сведения, замечания, комментарии и просто за огромную помощь, оказанную при подготовке рукописи книги;

Андрею Гордееву, Дмитрию Срибному, Сергею Цветкову, Сергею Турбакову и Андрею Зинчуку за помощь в создании книги;

Отдельное спасибо Виктору Друшлякову, Сергею Пазыничу, Сергею Попсуевичу, Алексею Михееву, Александру Джусу, Вадиму Бабенко, Виталию Еремину и Дмитрию Дьякову за предоставленные фотографии и ценные комментарии;

В книге также использованы фотографии Владимира Сикорского, Альфреда Матусевича, Сергея Кузнецова, Валерия Максименко, Андрея Тимохина, Игоря Приходченко, Валерия Колодки, Вячеслава Мартынюка, Дмитрия Клочкова, Александра Васильева, Андрея Кожмякина, Валерия Корчмаря, Алексея Калиновского, Максима Брянского, Артема Старкова, Владимира Редько, Владимира Мирчука

и

Франка Розендаала/Frank Rozendaal, Свена Циммерманна/Sven Zimmermann, Пертту Каривало/Perttu Karivalo, Лутца Фройнда/Lutz Freund, Александра Гольца/Alex Holz, Йенса Шимур/ Jens Schumura, Ханса ванн Зееланда/Hans van Zeeland, Ян Эрик Крикке/Jan Eric Krikke, Сиет Мумера/Siet Mumeera, Мартина Бауманна/Martin Baumann, Роберта Сзомбати/Robert Szombati, Химмелрич/Himmelreich, Хельге Шварцлозе/Helge Schwarzlose.

*Редактор, корректор — Александр Мелихов
Верстка, обработка фотографий — Александр Мелихов*

Павлов А.В., Войлоков С.В.

**Истребитель МиГ-29 в строевых частях — история, символика, окраска.
Книга первая — «изделие 9-12». — М, 2009. — 224 с.: ил.**

Иллюстрированное издание, посвященное этапам строевой эксплуатации одного из самых известных советских/российских легких фронтовых истребителей — самолету МиГ-29. В книге рассматриваются последовательность оснащения самолетами и эксплуатация в строевых частях ВВС СССР, России, Украины, Казахстана, Молдавии, Киргизии. Издание рассчитано на широкий круг читателей, интересующихся историей современной авиационной техники.

Книга представляет из себя первую часть трехтомника, в котором авторы впервые подробно исследуют историю серийного производства, постепенного совершенствования и развития, повседневной эксплуатации и боевого применения этих машин.

Книга проиллюстрирована большим количеством редких фотографий из счастливых коллекций, многие из которых публикуются впервые.



От авторов

Книга посвящается авиационным специалистам, инженерам и военным летчикам, ежедневный труд которых вот уже четверть века позволяет подниматься в небо фронтовым истребителям МиГ-29. Кроме людей сугубо военных, у знаменитого самолета есть огромная «армия» гражданских поклонников, к числу которых относимся и мы. Не являясь профессиональными историками и уж тем более писателями, авторы все же взяли на себя смелость рассказать о том, насколько насыщенной и порой сложной жизнью живет все эти годы этот боевой самолет и авиационные полки, оснащенные «двадцатью девятью».

К сожалению, долгое время информация по строевой эксплуатации МиГ-29 фактически никак не была представлена рядовому читателю. И это притом, что этапы создания самолета, его испытания и судьба предсерийных образцов довольно подробно изложены в различной литературе. Но история освоения и эксплуатации МиГ-29, несомненно, заслуживает того, чтобы быть описанной достаточно подробно. Именно это и побудило нас заняться сбором воспоминаний летчиков и техников, фактов и эпизодов из «строевой» биографии знаменитого истребителя.

Читателю может показаться странной манера преподнесения информации, выполненная в пошаговом воспроизведении произошедших событий, но мы убеждены, что именно такой вариант позволит составить наиболее полную картину интересной судьбы многих из более чем 800 построенных для ВВС СССР истребителей МиГ-29.

Наряду с «жизнью» МиГ-29, немалый интерес представляет также и особенности его внешнего вида — ведь этот самолет очень гармоничен и красив как в полете, так и на земле. Достоверной и полной информации о том, как выглядели разные самолеты, какая символика имела в тех или иных строевых полках по большому счету нет, и этот «пробел» мы также постарались частично закрыть. В этой книге приводятся подробные камуфляжные схемы для наиболее интересных машин, информацию о которых нам удалось собрать. Даны практически все из существовавших эмблем, отличительных знаков и просто рисунков.

Мы надеемся, что эта информация будет интересна как для простых любителей авиации, историков, моделлистов, так и для людей, связавших в разное время свою судьбу с судьбой МиГ-29.

Авторы будут признательны и с благодарностью примут замечания, комментарии и дополнения, а также исторические факты о строевой эксплуатации МиГ-29 по электронной почте book_mig-29@airforce.ru.



© А.В. Павлов, 2009

© С.В. Войлоков, 2009



Дорогой читатель!

Эта книга — еще одна попытка рассказать о трудной, интересной, порой драматичной истории прекрасного творения советских авиаконструкторов — самолете МиГ-29.

Принятый на вооружение более четверти века тому назад, он и на сегодняшний день является современным, надежным, многофункциональным боевым авиационным комплексом, способным выполнять практически все задачи, как по завоеванию господства в воздухе, так и по уничтожению наземных и морских целей.

В результате многолетнего кропотливого труда автору книги удалось собрать интересный материал. Достойная уважения и преклонения работа конструкторского гения и беззаветная любовь летного и инженерно-технического состава к самолету нашли отражение в этой книге.

Надеюсь, этот труд будет интересен не только узкому кругу специалистов и тем, кто интересуется историей самолета МиГ-29, но и просто широкому кругу читателей.

*С уважением,
Заслуженный военный летчик России, летчик-снайпер
заместитель начальника 4 ЦБП и ПЛС ВВС им. В.П.Чкалова
по научно-исследовательской работе*

A handwritten signature in blue ink, which appears to be "S. Prokofiev".

полковник С.Прокофьев

Часть I
1983—1993 годы
в ВВС Советского Союза



1983

Начало восьмидесятых годов прошлого века подарило мировой авиации произведение инженерного искусства под названием МиГ-29. Для большинства обывателей настоящий образ этого самолета стал вырисовываться лишь спустя десятилетие, материализовавшись в виде прекрасной машины, взмывавшей в небо на различных выставках и авиационных шоу. А на тот момент о существовании нового самолета знали немногие. В число избранных попадали лишь военные авиаторы, да жители городов и поселков, прилегающих к этим аэродромам. Если у первых была возможность восхищаться внешней красотой истребителя и его техническими возможностями, то последним оставалось довольствоваться шумным зрелищем периодически проносящихся над головами необычных машин.

Так что же конструкторская мысль, воплощенная руками рабочих в металл, дала нашим ВВС? Сейчас, когда мы практически ежедневно видим по телевизору такие самолеты, как МиГ-29 и Су-27, многие начали забывать, что на протяжении нескольких десятилетий в небе над СССР летали серебряные «трубы», имевшие классический стремительный внешний облик и соответствовавшие стереотипным представлениям об образе «нормального» самолета.

Долгие годы конструкторы истребителей не могли перешагнуть барьер привязанности к базовой компоновке, разработанной на заре реактивной авиации — крылья различных типов (треугольные, стреловидные) крепились к относительно однотипному фюзеляжу. Шло время и становилось очевидно, что это тупиковый путь. Необходимость наращивания боевых и летных характеристик авиационных комплексов 4-го поколения, к которым относится МиГ-29, вызвала потребность в новом подходе ко многим аспектам проектирования, к технологическим процессам и выбору авиационных материалов. В этом плане «двадцать девятый» представлял собой прорыв во многих из этих областей.

Виктор Друшляков



Без сомнения, появление данного самолета вообще, и запуск его в серийное производство вызвали качественный рост авиационной промышленности СССР того времени, а ВВС получили машину, способную выполнять невиданные ранее фигуры высшего пилотажа, применять новую номенклатуру вооружения и имевшую однозначное преимущество в маневренном воздушном бою.

Освоение новой техники, а по сути — её войсковые испытания, были доверены сразу нескольким полкам. Но первоначально «Дракошу», а именно так с чьей-то легкой руки моментально окрестили МиГ-29, как и положено, приняли в Липецком центре боевого применения и переучивания летного состава ВВС имени В.Чкалова. На его базе традиционно велось переучивание летчиков ВВС страны на новую авиатехнику, а также разработка и освоение методик её боевого применения.

Точную дату появления машин этого типа на аэродроме «Липецк-2» сейчас уже никто не возьмется вспомнить. Достоверно известно лишь, что в июле 1983 года из Луховиц летчики-испытатели КБ МиГ перегнали сюда первые 4 МиГ-29. На торжественном построении полка четырем техникам вручили формуляры от этих самолетов.

Один из первых серийных МиГ-29, сфотографированный в небе над аэродромом «Правдивый» в подмосковной Кубинке. В формуляре самолета датой выпуска указано 30 июня 1983 года. Именно эту дату можно смело считать отправной точкой в начале освоения советскими ВВС истребителей 4-го поколения.



Александр Джус



МиГ-29 бортовой номер 02 (синий) заходит на посадку после учебного полета.

Под крылом видна УЗР-60Т. Аэродром «Кубинка».



Виктор Друшяков

Из полков, которым предстояло первыми принять на вооружение самый современный МиГ, в Липецк прибывали на переучивание лучшие летчики. Как правило, это были пилоты, обязательно имевшие инструкторский допуск и должности не ниже командира эскадрильи. Занятия с ними вели непосредственно ведущие конструкторы КБ, а также летчики-испытатели. Объем информации был огромен, но основную часть материала лекторы вынужденно давали устно — под запись, так как готовых методичек на тот момент еще не существовало. И конечно, строевые летчики ежедневно ждали встречи с новым Мигом.

Когда же перед глазами немногих, допущенных в секретный ангар, представал совершенно необычный на то время самолет, то первоначально наступала немая пауза. Ничего в нем не напоминало «советскую школу самолетостроения». Летчики сразу обращали внимание на свой будущий «кабинет» и хвалили очень удобную кабину с прекрасным обзором из каплевидного фонаря, козырек которого теперь не имел переплета. Планер тоже заставлял восхищаться своей формой и элегантностью. Единицам счастливицков удавалось совершить пробный полет, но большинство довольствовались самописными конспектами и нарисованными от руки общими схемами. Многие возвращались в родные части, закончив лишь теоретическое переучивание и не имея практического представления о возможностях МиГ-29.

Пока в полках мечтали скорее подняться в небо на новом МиГе, производство набирало обороты. Ответственным за окончательную сборку серийных «двадцать девярых» был назначен 30-й авиастроительный завод в подмосковных Луховицах. Уже упомянутые соображения секретности заставляли максимально тщательно подходить к вопросам скрытности в изготовлении истребителей. Уже готовые, но расстыкованные самолеты, выезжавшие из цехов московского завода «Знамя Труда», для маскировки «прятали» в кузовах гражданских грузовых автомобилей и ночью переправляли в Луховицы. Облет производился в строго отведенные дни и часы, рассчитанные таким образом, чтобы силуэты готовых машин не попадали в объективы космических спутников-шпионов.

Но, несмотря на все эти ухищрения, бесспорно усложнявшие процесс рождения новых истребителей, 30 июня 1983 года летчики-испытатели смогли подписать акт о приемке лидерной партии серийных «изделий 9-12». Так самолеты принято называть на заводском языке фирмы Микояна. Кроме того, сразу после принятия на вооружение, у истребителей появилось еще одно, военное обозначение — «изделие 5». Эти два «имени» не стали настолько распространенными, как используемое в описании военной техники и, фактически публичное, обозначение — МиГ-29. Но все равно, при видимом разнообразии наиме-



Газета «Красная Звезда» стала первым массовым советским изданием, опубликовавшим на своих страницах снимок самолетов МиГ-29.

нований, единственно верным остается заводское название.

Машины, прошедшие госприёмку, незамедлительно передавались в 91-й истребительный инструкторский авиационный полк, входивший в состав 4-го ЦБП и ПЛС. После знакомства с первой четверкой МиГ-29, наземный персонал центра особенно тщательно готовился к массовому поступлению новых самолетов — обустроивал стоянки, расширял капоныры, переоборудовал ТЗЧ. Возросшие разведывательные возможности вероятного противника заставляли заранее готовить различные ухищрения, способные вводить спутники-шпионы в заблуждение. Так, на месте придумывали и тут же изготавливали разнообразные «пеленки» — самолеты выпаскивали из укрытий и буксировали по аэродрому в специальных «намордниках». На переднюю кромку крыла пристыковывали «накладки», до неузнаваемости изменявшие конфигурацию самолета.

Необходимость скорейшего начала войсковых испытаний потребовала форсировать поступление МиГ-29 в строевые части. Видимо, поэтому липецкий полк изначально получил менее десятка серийных истребителей, а все очередные самолеты перегонялись заводскими летчиками в подмосковную Кубинку и на аэродром Белорусского Военного округа «Сталевар», где располагался 968-й Севастопольский Краснознаменный ордена Суворова истребительный авиационный полк.

«Лидерным» в освоении по ряду обстоятельств был определен 234-й гвардейский Краснознаменный Проскуровский орденов Кутузова и Александра Невского истребительный авиационный полк. Бытует мнение, что выбор сделали для создания максимально положительного образа новинки в глазах руководства партии и ВВС. Ведь именно летчики из Кубинки имели богатейший опыт показательных полетов, и им доверили разработать демонстрационную программу в преддверии «официального» представления МиГ-29.

Имея в своем распоряжении истребители МиГ-23МЛД и МиГ-29, летчики из Кубинки несколько раз проводили сравнительные учебные бои между этими машинами. Естественно, что подобные состязания не имели официального статуса. И, к сожалению, надо признать, что в начале карьеры «двадцать девятые» уступали по многим показателям своим соперникам. МиГ-23 имели более мощный и функциональный радар, позволявший раньше обнаруживать условного «противника». Кроме того, в опытных руках пилотов машины с изменяемым крылом творяли чудеса маневренности, сравниваясь по своим возможностям с истребителями 4-го поколения.



В настоящее время пилотажная группа из Кубинки имеет самолеты пестрой запоминающейся окраски, но первые машины, полученные в те дни 234-м гв.иап, не отличались выставочной яркостью.

Тогда, в июле 1983-го года, несмотря на то, что еще не был подписан Акт о завершении Государственных совместных испытаний, взлетно-посадочной полосы аэродрома «Правдивый» последовательно коснулись шасси четырех истребителей

в ставшей на начало восьмидесятых привычной, трехцветной камуфляжной схеме*. Различались МиГи лишь бортовыми номерами голубого цвета (с 01-го по 04-й).

Справедливости ради надо отметить, что «привычной» такая окраска была не так уж и давно. Бывшая стандартной многие годы, серая окраска самолетов ВВС, начала в конце 70-х годов постепенно вытесняться новыми типами нанесения лакокрасочных покрытий. Машины предыдущих поколений, летавшие ранее серебристыми или серыми, такие как МиГ-21/23, после выхода приказа о камуфлировании авиатехники получали новую «одежку» в ходе ремонтов на предприятиях ВВС, либо сразу на заводах изготовителей, а то и прямо в ТЭЧ тех частей, где эксплуатировались. Поэтому неудивительно, что для «двадцать девято-

* Камуфляж — маскирующая окраска; пятнистая, многоцветная, применяется только для окраски подвижных объектов, обладающих резко выраженной типичной формой, значительными габаритами и отчетливо заметных на переменных фонах.

Заходя на посадку, самолеты МиГ-29

пролетали практически над головами жителей села Чапаевка, невольно становившихся свидетелями плановых полетов секретного самолета.



Борт №05 с ранним вариантом подвески АПУ для МиГ-29 — на 3, 4, 5, 6 точках установлены АПУ-60, на 1 и 2 — АПУ-470.

Виктор Друшляков

Виктор Друшляков

го», имевшего большую площадь поверхности, разработали несколько типов камуфляжа.

Первые машины красили по утвержденной во фронтовой авиации стандартной зелено-коричневой схеме. Точного принципа расположения пятен разных цветов видимо не имелось. И хотя перелетавшие Кубинку МиГ-29 были похожи по общей цветовой гамме, форма пятен на них различалась. Новобранцы сразу же влюбились в себя весь технический персонал авиационной базы. Лозунг «красивые самолеты должны красиво летать» как будто витал в воздухе, не давая усомниться в выдающихся возможностях самолетов. И для летчиков элитного полка делом чести стала задача скорее

Виктор Друшляков



МиГ-29 бортовой №06 (синий). Принадлежность к какому-либо иап не установлена. Самолет имеет все внешние признаки ранних серийных машин: подфюзеляжные гребни, зелено-коричневый камуфляж, «короткие» рули направления, трехсекционные створки передней ноги шасси и т.д. Аэродром «Кубинка».



Виктор Друшляков

узнать всё, на что способны их МиГи — пилотажники рвались в небо!

Самыми первыми начали летать командир полка Владимир Басов и его заместители, а после получения инструкторского допуска они сами стали обучать своих подчиненных полетам на новой машине. Из Москвы настойчиво требовали быстрого начала полноценных полетов на «изделии 9-12» и вскоре состав первой партии «двадцать девятого» был увеличен до десяти машин. Теперь к переучиванию приступил весь полк. Отсутствие учебно-боевого варианта заставляло быть максимально аккуратными во время пробных вылетов, малейшая ошибка грозила стать необратимой. Однако, большинство опасений оказались напрасными, МиГи продемонстрировали простоту в управлении и прощали многое.

К концу года уровень подготовки летного состава на самолете МиГ-29 характеризовался следующими показателями:

По воздушным целям:	
ДПМУ	13 летчиков;
ДСМУ	12 летчиков;
НПМУ	10 летчиков;
НСМУ	3 летчика.
По наземным целям — 1 летчик.	

Цифры свидетельствуют о высочайшем темпе учебной работы, проведенной за неполные пять месяцев 1983 года, прошедшие с начала получения МиГ-29. К тому же не надо забывать, что никто не освобождал 234-й гв. иап от основной задачи по подготовке к боевым действиям, направленным на уничтожение авиации противника, завоевание и удержание господства в воздухе, прикрытие войск и объектов фронта, а также уничтожение наземных целей и ведение воздушной разведки. На оставшихся в части 30 МиГ-21Бис и 8 МиГ-21УМ совершенствовались способы прорыва сильной ПВО противника. В том числе выполнялись исследовательские полеты на преодоление ЗРК типа «Патриот» с использованием и доработкой станции помех СПС-141.

«Шпионский» снимок территории аэродрома «Кубинка», сделанный в целях безопасности с большого удаления и, естественно, из-за забора. На переднем плане сверхсекретный МиГ-29, а позади него узнаются контуры зачехленного МиГ-23МЛ.



Виктор Друшляков

Особенностью МиГ-29, получивших изначально зелено-коричневый камуфляж, являлись технические надписи белого или желтого цвета на темных поверхностях. Исключение составляли предупреждающие знаки и надписи красного цвета на углеродистых элементах конструкции самолета.

Виктор Друшляков



В западной части страны, а точнее на авиабазе белорусского поселка Россь, где располагался упомянутый выше 968-й иап, также полным ходом шло освоение истребителей 4-го поколения. Еще в сентябре восемнадцать лучших летчиков полка во главе с командиром подполковником Петром Чернышом и заместителем по политической части Геннадием Савушкиным прибыли в Липецкий авиацентр на переучивание. А уже с 24 ноября 1983 года на аэродром начали перелетать первые группы новых МиГов. Причем с этим ответственным процессом связана одна забавная история. Расстояние в 1.100 км машины могли спокойно одолеть и без посадки, но организаторы



Еще один редкий цветной снимок — «ноль девятый» на глиссаде перед посадкой. Аэродром Кубинка.

Виктор Друшляков



перелета решили перестраховаться и запланировали на маршруте одну промежуточную дозаправку. Местом для неё был выбран аэродром 121-го бомбардировочного полка в Мачулищах, что под Минском. Пилотировали самолеты гражданские летчики-испытатели авиазавода, достаточно хорошо знавшие маршрут полета, и эта посадка теоретически упрощала им перелет. Преследуя цель максимально законспирировать перемещение новейших истребителей, посадка в Мачулищах выполнялась на фоне полетов местного полка, оснащенного бомбардировщиками Ту-22КД. МиГи должны были совершать посадки и потом уходить на свою базу, чередуясь с Туполевскими машинами. Данным планам не суждено было сбыться на 100%. Во время очередного из таких перелетов, из-за сложных метеоусловий и сбоя радиосвязи, один летчик сел в Мачулищах так и не смог. При выполнении четвертого разворота истребитель шел ниже глиссады, да еще и в лоб заходящим на посадку бомбардировщикам. На требование руководителя полетов поднять высоту, летчик никак не отреагировал, нырнул под облака, развернулся со стороны Минска и совершил посадку... в гражданском аэропорту Минск-1 в Лошице. Для руководителя полетов это было полнейшим шоком. С приземлившимся истребителем надо было срочно что-то делать, но так как «водила» для буксировки подобного самолета на аэродроме, естественно, не было, то в ангар, подалее от посторонних глаз, откатить самолет сразу не удалось. Совершенно секретная на тот момент машина какое-то время находилась на обозрении не только советских, но и иностранных пассажиров аэропорта. Вскоре, с помощью доставленного из Мачулищ армейского топливозаправщика «знаменитость» дозаправили и перегнали в полк, где уже меньше чем через месяц он принял участие в первых плановых полетах. Всего в период с 24 ноября по 6 декабря 968-й иап получил дюжину положенных ему по плану перевооружения на 1983 год «двадцать девярых».

Для оказания помощи в практическом освоении в полк направили летчиков-испытателей А.Федотова и Б.Орлова, а также старшего инспектора-летчика отдела боевой подготовки истребительной авиации ВВС А.Корешкова. Первый самостоятельный вылет для летчиков полка был назначен на 12 декабря 1983 года. Право стать лидером и проложить дорогу в небо для остальных полковых летчиков досталось замполиту Г.Савушкину. В его летной книжке есть запись: «12.12.83г. Выполнил самостоятельный полет на самолете МиГ-29 по упр. №3 «тренировочный полет по кругу», высота — 1200 метров, время — 40 минут, оценка — отлично». К 31-му декабря в полку насчитывалось 8 летчиков, совершивших вылеты на новом истребителе днем, и 5 — ночью.

Столь малый срок между получением новой техники и началом её освоения связан с высочайшим профессионализмом всех наземных служб белорусского полка. Являясь приемниками прославленного 402-й иап, сформированного в первые дни войны из летчиков-испытателей, российские авиаторы традиционно брали на себя задачу войсковых испытаний микояновских машин.

После каждого полета летчики «привозили» своим техникам огромный объем информации о поведении их подопечных. И надо сказать, что не

Во время полетов 968-го иап не редкими были случаи, когда в течение одного дня на МиГ-29, отлетавшем первую смену, проводили оперативную замену выработавшего ресурс двигателя на новый и снова возвращали самолет в строй. Для этой операции истребитель лишь оттаскивали на край стоянки, где его уже ждали представители завода и все необходимое наземное оборудование, что позволяло «перекидывать» движки вне ТЗЧ, успевая подготовить машину к четвертой смене.



Виктор Друшляков

В начале переучивания на МиГ-29 в 968-м иап к полетам предполагалось допускать исключительно летчиков-снайперов и летчиков 1-го класса. Таковых в полку на тот момент было 3 и 39 соответственно. Интересно, что летчиков 2-го класса не было вообще, зато числилось 16 молодых летчиков 3-го класса, мечтавших скорее сесть в кабину сверхсовременного истребителя.



МиГ-29 бортовой №56
(оранжевый, синяя окантовка) из 968-го иап в 213-й ПАРМ.

Аэродром «Щучин».
Самолет имеет серо-зеленый камуфляж с несимметричным расположением пятен и длинную противобликовую маску перед козырьком кабины летчика, характерную скорее для более поздних серий.



всегда это были положительные эмоции. «Изделия 9-12» первых серий оказались очень капризными и требовательными. Часто наблюдались сбои в работе электронного оборудования, не на всех режимах полета МиГи вели себя так, как предсказывали конструкторы. А малый межремонтный ресурс двигателей РД-33 (изделие 8) вообще стал бичом для ранних машин, он составлял всего 50 часов. Лишь тот факт, что для обслуживания движков теперь не требовалось расстыко-

вывать самолет напополам, как это было в случае с МиГ-23, отчасти смягчал процедуры по их частой замене.

Были и курьёзные моменты. Так, например, на истребителях 02-й — 07-й серии применили, как предполагалось, прогрессивную систему отпирания кабины пилота, в виде скрытой под обшивкой складной рукоятки, извлекавшейся при помощи поворачивавшегося специальным ключом (или банальной отверткой) замка. Сама по себе идея



МиГ-29 бортовой №59
(оранжевый, синяя окантовка), зав.№2960509162,
3 аз 968-го иап.

*Истребитель задействован
в наземном показе авиационной
техники перед командованием
Армии. Аэродром «Щучин».*

*Обращает на себя тот факт,
что у самолета под крылом
установлены исключительно
АПУ-60.*

Владимир Мирчук



Ранний вариант рукоятки отпирания кабины летчика (справа — рукоятка приготовлена к отпиранию; внизу — рукоятка в закрытом состоянии).



Антон Павлов



Артём Старков

Стандартная рукоятка отпирания кабины МиГ-29, ее получили все истребители, начиная с машины №2960507693.



Антон Павлов

имела очень практичное и нужное значение — рукоятка являлась элементом скрытого механизма ручной лебедки, призванной отпереть и поднять фонарь кабины в ситуации, когда в самолете отсутствует сжатый воздух. Однако, новаторы, видимо, не учли одно слабое место такой конструк-

ции — а именно примерзание круглой шляпки замка к обшивке. Существует легенда, что после нескольких случаев аварельных поисков по всему аэродрому всевозможных «грелок», техники написали целую петицию с просьбой заменить неудачную конструкцию на привычную гидравлическую рукоятку. Пришлось конструкторам оперативно вводить изменения на последующих сериях и, так сказать, «идти навстречу» пожеланиям авиаторов.

Рядом с офицерами технических служб постоянно находились специалисты КБ и представители завода. Благодаря такому тесному сотрудничеству, прямо в полку проводились различные доработки и внесения изменений в конструкцию уже летающих машин. Простой новой техники был минимален, а высокое качество работы личного состава по эксплуатации и содержанию самолетов в постоянной исправности, а также обеспечение её безотказной работы в воздухе, позволили не допустить срыва Государственных Испытаний. Неудивительно, что при таком отношении через некоторое время на некоторых МиГ-29 полка появился знак «отличный самолет». Этот рисунок никогда не был «пустым словом», ведь самолет, обладавший им, соответствовал целому ряду требований. Перечислим лишь часть из них:

- а) содержался в постоянной исправности;
- б) не имел простоя по вине технического состава экипажа, групп обслуживания (исключая простои по рекламациям и из-за отсутствия деталей для замены в обеспечивающей авиатехнической части, если эта замена не вызвана ошибкой личного состава ИАС);
- в) имел средний месячный налет не менее среднемесячного налета самолетов данной части за последние шесть месяцев;

г) в течении шести месяцев не имел отказов авиационной техники в полете или не выхода в полет из-за неисправности;

д) техническое состояние самолета должно было строго соответствовать требованиям НИАС, инструкциям, единому регламенту и указаниям по ИАС. На самолете должны были своевременно быть выполнены работы по бюллетеням;

е) техники должны были содержать в образцовом состоянии чехлы, инструмент, наземное оборудование, рабочее место и стоянку;

ж) техническое состояние самолета по результатам осмотра руководящим составом подразделения, части, соединения, а также при инспекторских осмотрах должно иметь оценку не ниже «хорошо», а средняя оценка за полугодие — не менее 4,6 («отлично»).

Описывая машины, полученные 968-м иап, стоит сказать, что первоначально некоторые из них имели такую же, как и в Липецке, темно-зелено-коричневую схему камуфляжа. Но позже, во время вынужденной замены углепластиковых элементов конструкции на алюминиевые, проходившей на заводе-изготовителе (для этого МиГи специально перегоняли в Луховицы), самолеты перекрасили. Весь планер получал серый цвет в сочетании с пятнами более темного серо-зеленого оттенка на верхних и боковых поверхностях. Сейчас уже сложно установить причины такого решения, но можно предположить, что с развитием средств разведки в начале 80-х годов — спутников-шпионов и радиотехнических средств, упор в маскировке новых маневренных самолетов 4-го поколения был сделан на снижение их заметности в «родной среде обитания» — на фоне неба. Именно этим можно объяснить «сдержанность» цветовой гаммы новой камуфляжной схемы, которая стала для всех последующих «двадцать де-

вятых» основной. Общий стиль нанесения пятен был достаточно схож (темным оттенком «затушёвывались» носовая часть, законцовки консолей и килей), но рисунок на каждом отдельном самолете различался.

Через некоторое время после начала эксплуатации все истребители полка сменили цвет бортовых номеров с красного, полученного еще на заводе, на желтый (почти рыжий) в голубой окантовке. По воспоминаниям ветеранов полка, выбором столь необычной цветовой гаммы, уникальной для фронтовой авиации тех лет, самолеты обязаны одному из офицеров 2-го АТО Виктору Ткаченко, «заказавшему» во время командировки в Луховицы неординарный цвет бортовых номеров для очередной партии машин. Возражений против такого самоуправства никто не высказал и номера прижились в полку на долгие годы.

До конца 1983 года для 968-го иап было подготовлено еще около полутора десятка машин, крайней датой выпуска некоторых из них значился последний предновогодний день — 31 декабря. Естественно, что новоселье на белорусской земле новым МиГам пришлось праздновать лишь спустя несколько недель, когда была сформирована очередная партия готовых «двадцать девятых» и их перегнали по месту службы. Перед этим, сразу после приемки последних истребителей, положенных по штату, руководство авиазавода передало личному составу в память о тех событиях грамоту: «Первому авиационному полку ВВС, полностью перевооружившемуся на самолет четвертого поколения «изделие 9-12». Летчики-испытатели от себя вручили латунную медаль с идентичной надписью. Позже бдительный особист потребовал спилить с нее действительное наименование полка...



Согласно утвержденному в ВВС Положению об Отличном самолете знак наносился по обеим сторонам фюзеляжа красной краской. Для самолетов МиГ-29 допускалось два варианта места расположения: на воздухозаборнике двигателя перед бортовым номером и на носовой части фюзеляжа перед кабиной летчика.



МиГ-29 234-го гв. иап бортовой №01 (синий), зав. №2060505549, на стоянке дежурного звена. Практически полное отсутствие технических надписей говорит о том, что на этом самолете производилось плановое восстановление лако-красочного покрытия. От других МиГов полка данная машина отличалась черной антибликовой маской, продолжавшейся через козырек кабины, весь каркас откидной части фонаря, сливаясь за ним в черный треугольник и оканчиваясь по середине между шпангоутами №5 и №6.

Огромный объем летной работы, проделанный 234-м гв. иап за первый год эксплуатации МиГ-29, и как следствие, интенсивный износ авиационной техники, привел к тому, что полученные ими самые ранние машины уже не выдерживали высокий ритм учебного процесса. Показателем могут служить выше приведенные данные о количестве летчиков, подготовленных на лидерной десятке истребителей. Конечно, сохранившиеся в полку до конца года 14 МиГ-21Бис, 8 МиГ-21УМ и 9 МиГ-23МЛ, постоянно привлекались к полетам, но явно морально устарели и требовали скорейшей замены на новейшую технику. Поэтому вполне логичным был тот факт, что в течении всего 1984 года в Кубинку передали еще два десятка двадцать девятых. На этот раз технический персонал принимал чуть более совершенные машины из числа 09-й серии, доведя общее количество своих «двадцать девятых» до 31-й штуки. Изготовление учебного варианта МиГ-29 затягивалось, вынудив тем самым командование ввести в состав части два «вывозных» МиГ-23УБ. Сделано это было в связи с тем, что по всем канонам, регламентирующим летную работу, без предварительного полета летчика на учебно-боевом аналоге, первый самостоятельный вылет на новом боевом варианте категорически запрещался. Но ни «спарки», серийное производство которых на

АЗИСО в городе Горький началось только в 1986-м году, ни тренажера, появившегося в полку только с 1985-го года, тогда еще не было. Безусловно, подобные полеты были чистой формальностью, так как полет на учебном МиГ-23 не давал ни малейшего представления о возможностях истребителя 4-го поколения. Но закон есть закон и раз его никто не отменял, его надо выполнять.

Аналогичная ситуация складывалась и в Липецке, где местный 91-й инструкторский полк, начиная с сентября по ноябрь 1984 года, наконец-то получил в своё распоряжение достаточное количество серийных образцов боевых истребителей.

Отсутствие «спарки» не сильно сказалось на сроках переучивания опытных летчиков-инструкторов. К концу года ими были освоены практические навыки по боевому применению МиГ-29, в том числе проведены воздушные бои и перехваты, воздушные разведки, бомбометание и стрельбы по НЦ. Несколько человек даже успели получить допуск к полетам ночью в СМУ. Такие рекорды в темпах овладения навыками эксплуатации новой техники свидетельствуют о высочайшей нагрузке, возложенной на авиаторов. Стоявшая перед ними задача как можно быстрее «научить самолет воевать», заставляла форсировать использование в заданиях всей возможной для данного истребителя номенклатуры вооружения.



Архив Сергея Войлокова



Вернувшиеся с полигона самолеты 234-го гв. иап 04 (синий) и 07 (синий) выделялись из общего числа задействованных в учениях истребителей отметками о трех воздушных победах.

И вот тут выяснилось, что не всё так замечательно с микояновской новинкой. Как и практически все его предшественники, МиГ-29 изначально планировался не только для борьбы с самолетами противника, но и для «работы» по наземным целям. Если с обязанностями завоевания превосходства в воздухе самолет мог справляться на отлично, то в роли истребителя-бомбардировщика новый МиГ явно не являлся шагом вперед.

Причин тому было несколько. В первую очередь подвело прицельное оборудование. Оно не являлось многофункциональным и, как следствие, список применяемого оружия типа «воздух-земля» ограничивался довольно «простыми» ракетно-бомбовыми средствами поражения. У пилотов, освоивших ранее МиГ-23 и пересевших в кабины МиГ-29, не вызывало ни малейших сложностей использование обычных бомб практически всех возможных калибров, неуправляемых снарядов С-5 различных типов в универсальных блоках УБ-32.

Спустя некоторое время липецкие летчики добавили в скромный список возможностей МиГа более эффективные неуправляемые авиационные ракеты (далее НАР) С-8 в блоках Б-8 (впоследствии эти блоки поставлялись как ЗИП к самолету). Таких блоков истребитель мог брать до 4 на

Антон Павлов



Иногда техники дополняли красную звездочку подписью, за сбитие какой именно мишени она была получена.



Интенсивность полетов на аэродроме Кубинка была столь высока, что порой в небе могло находиться одновременно до двадцати МиГ-29. При этом временные промежутки между посадками составляли не более 2-х минут — находящемуся на высоте выравнивания истребителю «в спину дышал» входящий в глиссаду следующий МиГ, которого, в свою очередь, на третьем—четвертом развороте подгоняли возвращавшиеся из зоны полетов другие самолеты.



Виктор Друшляков



Виктор Друшляков



Виктор Друшляков



Виктор Друшляков

На фотографиях показаны истребители 234-го гв.иап с бортовыми номерами 10, 14, 24 и 31 (синий). Крайняя машина (зав. №2960505545) интересна тем, что стала одной из первых, переданных в феврале 1986 года на аэродром «Шауляй» в состав 53-го гв.иап.

внутренних и средних точках подвески, сравнявшись по боевой нагрузке в этом показателе с МиГ-23/27. Применялись также и хорошо зарекомендовавшие себя «гвозди» — тяжёлые НАР С-24, которые подвешивались на самолет также в количестве до 4 штук.

Следует отметить, что всё бомбовое и неуправляемое ракетное вооружение подвешивалось инженерами по вооружению через специальный балочный держатель БДЗ-УМК, а уже к нему крепились блоки или бомбы. В случае применения С-24, на балочный держатель устанавливалось также АПУ-68-85 для обеспечения её пуска. Подфюзеляжный узел применялся для крепления полуконформного, характерного только для МиГ-29 подвесного фюзеляжного бака (далее ПФБ) и для ракетно-бомбовой нагрузки не предназначался.

Удивительно, но из-за отсутствия способности применения по наземным целям управляемых ракет «двадцать девятый» уступал в боевых возможностях даже своему предшественнику МиГ-23, который при подвеске контейнера «Дельта» (на правый подфюзеляжный узел) мог стрелять хоть и не очень совершенной, но всё же достаточно неплохо освоенной в строевых частях управляемой ракетой Х-23. Забегая вперед, отметим, что ни один строевой МиГ-29 до сих пор так и не получил оборудование, позволившее овладеть подобным оружием!

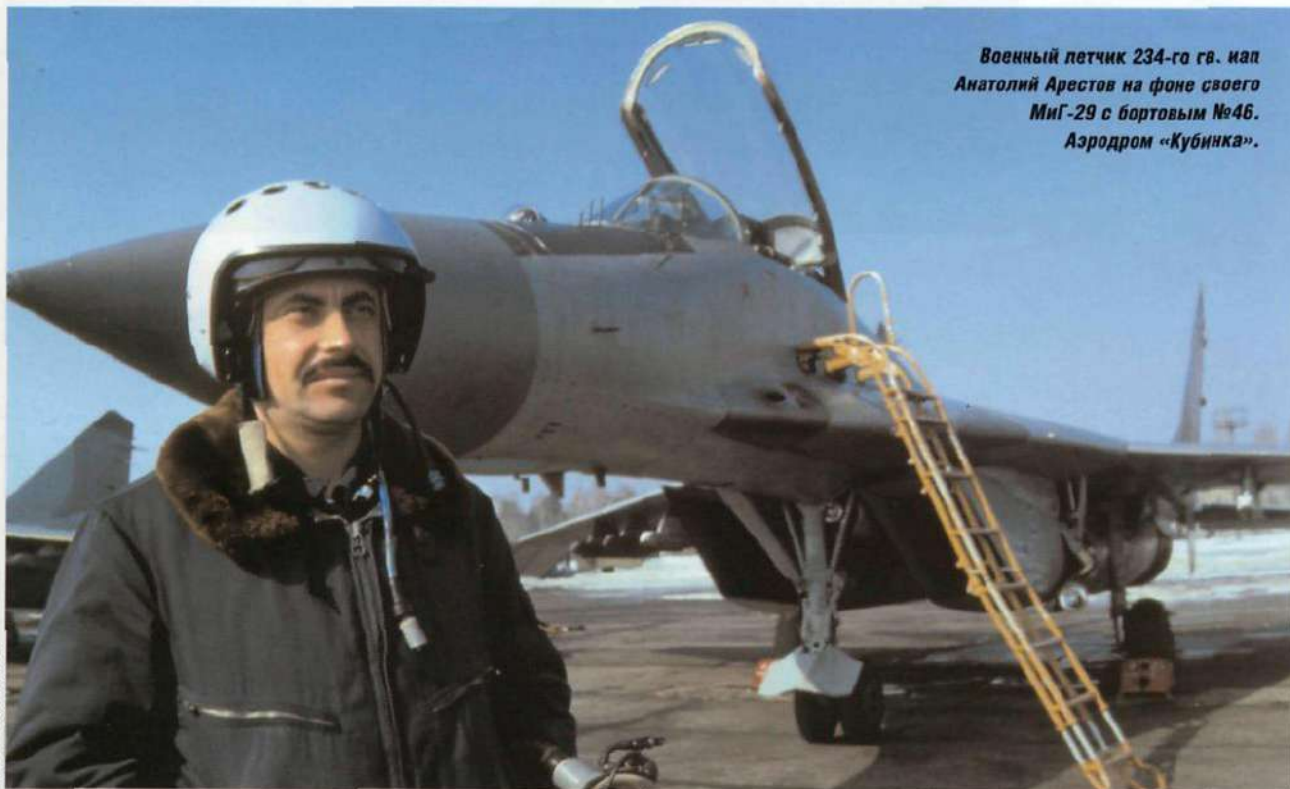


Архив Андрея Кожемякина

Дальше — больше. Оказалось, что на машинах, доставшихся 91-у полку (да и на всех последующих «изделиях 9-12»), при подвешенном ПФБ нельзя было вести огонь из пушки.

Парадоксальность данной ситуации объяснялась очень просто — отверстие гильзовыброса было расположено неудачно, и при стрельбе гильзы летели прямо в ПФБ, угрожая повредить его в полёте. Создатели самолета мотивировали данное решение предположением, что во время реального воздушного боя летчик должен будет сбросить бак для облегчения самолета и придания ему наилучших аэродинамических характеристик, необходимых для ближнего маневренного

На аэродроме «Кубинка» часть авиационной техники стояла под открытым небом, прикрываемая лишь по бокам обваловкой капониров. На фотографии МиГ-29 №42 (синий), стоянка 3-й аз.



Военный летчик 234-го гв. иап Анатолий Арестов на фоне своего МиГ-29 с бортовым №46. Аэродром «Кубинка».

Александр Джус



Виктор Друшляков

По утвержденной схеме чехления на самолет МиГ-29 полагается надевать три чехла: носовой, закрывающий конус обтекателя РЛС, основной на переднюю часть фюзеляжа до шпангоута №6 и кромки крыла, хвостовой — для центральной части фюзеляжа и двигателей.



Виктор Друшляков



Виктор Друшляков

Виктор Друшляков



Виктор Друшляков



Виктор Друшляков



Виктор Друшляков



**МиГ-29 234-го гв. иап,
бортовой №50,
зав. №2960515835.
Самолет еще на заводе
получил новую серо-зеле-
ную схему камуфлирова-
ния. Видно, что основное
пятно в носовой части
имеет чуть укороченный
рисунки и не доходит до
обтекателя РЛС.**



Александр Джус



боя. Встречная аргументация того, что в мирное время губить каждый раз подвешенный бак никто не позволит и, как следствие, придется сократить время пребывания самолетов над полигоном, отказавшись от дополнительного топлива, была принята.

По «доброй» русской традиции, недоработку на уже построенных самолетах решили устранять позже и ограничились предписанием строевым летчикам летать на выполнение тренировочных стрельб без ПФБ. Ну а в случае приказа о применении бортового оружия пилоту требовалось предварительно сбросить бак, а уже потом блокиратор давал доступ к стрельбе из пушки ГШ-301. Конечно же, все это вело к потере драгоценного времени, так необходимого в скоротечном ближнем воздушном бою, или при атаке наземной цели. Также надо было принимать в расчет тот факт, что пушка, хоть и обладала отличными, если не сказать выдающимися точностными характеристиками, но пробные стрельбы показали, что её мощь и боезапас (150 снарядов) для действий по «земле» были всё же недостаточны.

Практически в первом же тренировочном полете на отработку навыков ближнего воздушного боя, к списку ранее выявленных слабых мест МиГ-29 прибавился еще один «минус». Летчики Центра отметили в своих послеполетных отчетах хорошо видимый дымный след, остававшийся за самолетами. Черные «хвосты» позади движков проявлялись во время работы двигателей на режиме «максимал» и облегчали противнику обнаружение МиГа на ближней дистанции.

Все недостатки были, безусловно, известны заказчику — но, тем не менее, «сырой» самолет отчаянно гнали в серию. Требовалось ликвидировать отставание от стран НАТО, уже эксплуатировавших на тот момент в строю схожий по назначению и характеристикам истребитель F-16. Производственники также жаждали скорее осваивать на практике и совершенствовать новейшие технологии. Всё это требовало времени, которое нельзя было терять.

Не могли упускать время и летчики, они шаг за шагом проходили трудный путь освоения принципиально нового типа летательного аппарата. И, надо сказать, что МиГ-29 не позволял никому «легкой прогулки». Совокупное количество одних только предпосылок к летным происшествиям в строевых полках, получивших на тот момент этот самолет, перевалило к концу года за три сотни! Много проблем доставляли уже упомянутые двигатели. Так, 20 ноября во время плановых полетов 91-го ииап днем в СМУ на одном из истребителей, пилотируемом зам. командира авиационной эскадрильи военным летчиком 1-ого класса м-ром Чумаком М.И., произошел отказ левого двигателя. Реставрируя события того дня, его сослуживцы так описывают происходившие в небе события:

— Офицер готовился выполнить на своем самолете петлю Нестерова, когда после включения форсажа на «экране» высветилась сигнализация ВИБРАЦИЯ КСА и прошла речевая информация «Вибрация коробки самолетных агрегатов выше допустимой. Прекрати задание». Летчик выключил форсаж, но команда с «экрана» не снялась. При уменьшении оборотов обоих двигателей до МГ дополнительно высветилось красное табло СБРОСЬ ОБОРОТЫ ЛЕВОГО и прошла речевая информация «Вибрация левого двигателя. Сбрось обороты левого двигателя.» Летчик установил РУД левого двигателя в положение СТОП, после чего информация с «экрана» снялась и табло СБРОСЬ ОБОРОТЫ ЛЕВОГО погасло. Убедившись в том, что самолет нормально управляется, Чумак доложил об этом РП и успешно произвел посадку с одним работающим двигателем.

К сожалению, не всегда все заканчивалось так благополучно. Практически одновременно в Липецке и Кубинке при идентичных обстоятельствах погибли два замечательных летчика, были потеряны две машины. Обстоятельства обеих катастроф очень подробно описаны в книге А.Ю. Гарнаева «Аэроузел-2» и нет смысла цитировать их здесь, желающим предоставляется возможность пережить те трагические дни, читая первоисточник. Достаточно будет констатировать, что в субботу, 4 февраля, при выполнении демонстрационного полета в простых метеоусловиях на аэродроме 4-го ЦБП погиб очень опытный пилот, старший инспектор-лётчик, военный лётчик-снайпер полковник Корешков Александр Александрович. А ровно через три дня, во вторник 7 февраля, в 11 часов 01 минуту московского времени, отрабатывая на базе 234-го гв. иап сложный демонстрационный пилотаж, разбивается летчик-испытатель НИИ ВВС полковник Лотков Владимир Александрович. По заключению аварийных комиссий, причиной катастроф в обоих случаях стал выход истребителей на запределно большие углы атаки, повлекший за собой обратную реакцию по крену. В условиях слишком малого запаса высоты у летчиков просто не оставалось времени на спасение ни своих машин, ни себя.

Но вернемся к последовательности процесса перевооружения строевых полков ВВС СССР на МиГ-29.

Незадолго до окончания 1984 года новые машины стали поступать в 145-й иап. Данный истребительный полк принадлежал 14-ой воздушной армии Прикарпатского ВО и базировался в городском аэропорту Ивано-Франковска. Такое совмещение аэродрома было довольно редким явлением для того периода. Однако необычное соседство с гражданским воздушным флотом не помешало военным летчикам из Западной Украины получить в период с декабря 84-го по май 85-го все положенные им по штату истребители.

Начавшиеся практически сразу интенсивные полеты выявили одну особенность визуального восприятия нового самолета. Оказалось, что бортовые номера синего цвета, расположенные на внешних сторонах воздухозаборников, слабо читались с расстояния более 20—30 метров. Мало того, что они сами по себе были не яркими, так еще и оттенялись предкрыльевыми наплывами. Если же к первому и второму пилонам подвешивались ракеты Р-27, то номера еще и частично закрывались. В такой ситуации на ЦЗ зачастую было очень сложно определить, где установлен какой из самолетов, что затрудняло работу руководства полетами. Да и техники в ожидании своих машин переживали, не имея возможности изда- лека узнать «родной» борт на посадке. Лишняя нервозность на аэродроме ни к чему. Поэтому

Относительно растянутый период поставок самолетов привел к тому, что на момент окончания комплектации эскадрилий в полку имелись машины сразу трех серий: 09-й, 12-й и 15-й. Данное обстоятельство, хоть и прибавило головной боли инженерному составу, но ни коем образом не повлияло на темпы освоения новой техники. За первые двенадцать месяцев эксплуатации общий налет составил более двух с половиной тысяч часов, в том числе и на боевое применение, что говорило о весьма высокой интенсивности подготовки. Однако, в ходе первой же проверки на авиабазе Мары, 145-й иап получил от Главной Инспекции МО «двойку» за боевую выучку. Причиной послужило то, что летчики полка ни разу не попали по шедшим с превышением радиоуправляемым мишеням Ла-17. Стрельба велась УР Р-27. Как потом показал анализ, предьявлять претензии летчикам было не за что. Вина целиком лежала на недоработанных ракетах ОКБ МЗ «Молния».

В соответствии с общим планом обучения, к концу следующего 1985-го года 145-й иап смог сдать итоговую проверку комиссии ВВС на оценку «хорошо» и встать на боевое дежурство.

МиГ-29 бортовой №17 (белый) 145-го иап производит посадку на аэродроме совместного базирования г. Ивано-Франковск. На заднем плане различим облик гражданского Ту-154.



Через полтора года после начала серийного производства МиГ-29, строевые части, получившие на вооружение этот истребитель, по-прежнему можно было пересчитать по пальцам одной руки. Тандем из Московского* и Луховицкого заводов только готовился к выходу на запланированные объемы годового производства новых МиГов и физически не мог обеспечить требуемого ВВС количества машин. Именно поэтому, на начало 1985-го года лишь четыре полка (91-й иап, 234-й гв. иап, 968-й иап и 145-й иап) имели возможность полноценно осваивать самолеты 4-го поколения. Причем 100% боевыми среди них являлись только 234-й, 968-й и 145-й иап. Ну а полностью укомплектованным и вовсе один 968-й — на 1 января в его состав входили 53 истребителя, из которых сорок шесть были собственноручно МиГ-29 и оставшиеся семь — МиГ-23УБ. Согласно ШТ 8/1549 Ком. ВВС БВО от 3 ноября 1984 года, с 5 ноября полк первым в СССР приступил к несению боевого дежурства в системе ПВО на МиГ-29 днем и ночью.

Однако, даже в условиях наличия в ВВС только одного боевого полка, полностью укомплектованного новой техникой, при распределении самолетов по войсковым частям были приоритеты. Речь идет про уже знакомый нам элитный кубинский полк (из-за близости к московскому начальству прозванный «придворным»). Находясь в не-

* На московском Заводе №30 «Знамя Труда» осуществлялось изготовление большинства деталей планера, которые затем доставлялись для окончательной сборки на завод в Луховицах.



Архив Александра Мелихова

посредственной близости к заводу изготовителю, и проводя показы техники руководству ВВС и страны, а также иностранным делегациям — 234-й гв. иап имел возможность обменивать свои МиГи, исчерпавшие заводскую гарантию, на новые машины. Ввиду «сырости» истребителей первых серий, изобиловавших недоработками и дефектами, это имело немаловажное значение для поддержания полка в постоянной оперативной готовности.

Первая ротация самолетов МиГ-29 произошла за короткий период с января по март 1985 года. Благодаря этому гвардейцы смогли с начала части года даже увеличить их количество до 55 машин. С завода поступили истребители 12-й серии. «Старую» матчасть распределили между другими авиационными полками, приступившими к освоению МиГ-29. Так что следующему в очереди на перевооружение, 176-му Берлинскому Краснознаменному иап, пришлось ненадолго отложить

МиГ-29 бортовой №41 (предположительно, принадлежащий 968-му иап) выруливает со стоянки дежурных сил. Аэродром «Россь».

Истребители с аэродрома «Россь» вскоре после поступления в полк сменили цвет бортовых номеров с красного на оранжевый в синей окантовке. На снимке МиГ-29 №29 зав. №2960507640.



Подфюзеляжные гребни устанавливались на всех серийных истребителях МиГ-29 «изделие 9-12» вплоть до машины с зав. №2960515107. Всего таких самолетов было выпущено чуть более 110 штук.



Антон Павлов



Антон Павлов

Установка БВП производилась исключительно в условиях заводской серийной сборки, поэтому самолеты, построенные до внедрения этой системы, так никогда ее и не получили.

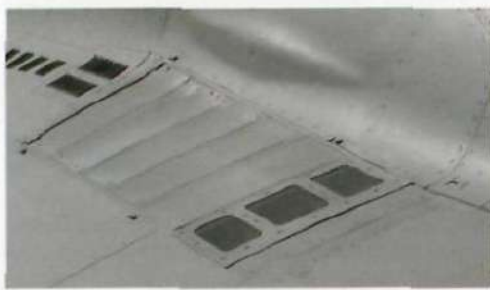


Антон Павлов

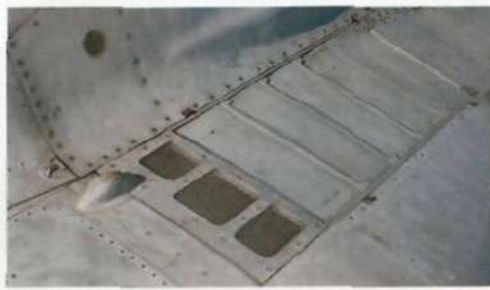


Антон Павлов

Варианты обшивки фюзеляжа, скрывающей механизацию гидравлики выпуска/уборки клина воздухозаборника. Новая схема конструкции появилась на машине №2960516505 и прижилась на всех последующих.



Антон Павлов



Антон Павлов

личное знакомство с «двадцать девятыми». Отсрочка оказалась короткой, так как уже с января по август 85 года Закавказский аэродром, расположенный неподалёку от грузинского поселка Цхакаи (Сенаки), получил в распоряжение самолеты 12-й, 15-й и 16-й серии. Два истребителя с бортовыми номерами 01 и 02 относились к 12-й серии и имели вполне привычный облик, а вот все остальные машины даже внешне отличались от предшественников, не говоря уже про частично обновленное оборудование. В глаза бросалось:

— отсутствие так называемых «ушей» (даным нехитрым прозвищем аэродромные остро-словы окрестили подфюзеляжные гребни, находившиеся прямо под основными киллями);

— новое расположение вентиляционных отверстий на защитных створках основных воздухозаборников;

— появление на верхней поверхности фюзеляжа, прямо за створками вспомогательных воздухозаборников, небольших обтекателей, скрывавших изменения в конструкции гидравлики выпуска/уборки клина воздухозаборника;

— почти на всех самолетах смонтировали блок выброса тепловых помех.

Слово «почти» фигурирует здесь не случайно, так как БВП ввели в серию, только начиная с машины, выпущенной под заводским №2960515126, а в состав 176-го иап попало несколько истребителей, построенных до внедрения этой оборонительной системы. Вообще, надо сказать, что разработчики МиГ-29 безостановочно вели поиск улучшений своего детища.

Изменения в конструкцию и оборудование вносились практически постоянно. От серии к серии, что-то менялось и дорабатывалось. Техперсонал, в большинстве своем проходивший переучивание на предсерийных образцах МиГ-29, позитивно оценил не только поменявшееся расположение лючков доступа к блокам в носовой части самолета, но и множественные другие доработки. Для лучшей управляемости истребителя конструкторы посчитали необходимым поменять автоматически управляемые 4-х секционные носки крыла на 3-х секционные. Одновременно с этим, на ранее построенных самолетах, произво-

дилась замена углепластиковых носков крыла, не оправдавших себя, на обычные дюралюминиевые. Тоже самое делали с обшивкой каналов воздухозаборников.

Такие вот усовершенствованные МиГ-29 получил на вооружение 176-й иап. По установившейся практике перегоняли новую технику заводские пилоты. Они не придавали большого значения своей миссии, так как считали подобные командировки рутинной работой.

В отличие от них, перелет самого первого МиГа, выполненный летчиком-испытателем КБ Микояна Борисом Орловым, вызвал на предгорном аэродроме настоящий фурор. И дело даже не в том, что событие приурочили к 450-летию юбилею Миха-Цхакаи, и на торжественные мероприятия по этому случаю пригласили руководившего в то время республикой Эдуарда Шеварднадзе, а в том, какое зрелище приготовил знаменитый летчик-испытатель.

Обычно, из-за особенностей географического расположения местного аэродрома, заход на посадку осуществлялся как бы в обход возвышающейся неподалеку горы. Построившийся на торжественный митинг личный состав полка ожидал, что и в этот раз подлетающий истребитель сначала скроется за горным хребтом, а затем только осуществит приземление. Но у летчика, находившегося в кабине, были совсем иные планы. МиГ-29 сначала продемонстрировал свои возможности по минимизации радиуса разворота, промчавшись перед горой, буквально сдувая с её склонов камни, а затем, имитируя заход на посадку, прямо над взлетно-посадочной полосой резко, практически вертикально ушел в набор высоты. Открыв над головами «зрителей»

полный набор фигур высшего пилотажа, машина с синим бортовым №04 и гордой



Валерий Максименко

надписью «ЛИДЕР» на левом воздухозаборнике плавно коснулась шасси о бетонные плиты аэродрома. Прокатившись около выстроенных в ряд на ЦЗТ МиГ-23М, первый МиГ-29 176-го иап (а именно это означала надпись на воздухозаборнике, сделанная еще на заводе по просьбе принимавшей самолеты группы офицеров) застыл перед знаменитой группой.

Безусловно, такое запоминающееся выступление послужило прекрасным стимулом для всех авиаторов полка, прибавив и без того немалого рвения в скорейшем освоении МиГ-29. Возможность оценить качество и степень овладения новыми самолетами представилась уже в марте следующего года, когда летчики 176-го иап выполняли «боевую задачу» на авиабазе Мары-1. Полк принял участие в летно-тактических учениях, противостоя в воздухе местным летчикам, летавшим на истребителях МиГ-21Бис/МиГ-23МЛД. Плюс к этому провел стрельбы по мишеням М-6 и Ла-17М. В результате проверки общая оценка составила — «хорошо», что однозначно являлось высоким показателем.

В это время, на другом конце большой страны, в её северо-западной части, лишь планировали принимать новую технику. Аэродром с позывным «Донской», расположенный в прибалтийском городке Шауляй, где базировался 53-й

МиГ-29 бортовой №22, первоначально принадлежавший 176-му иап. Истребитель несет под крылом Р-27УТ.

Полетная смена одного из авиационных полков в середине восьмидесятых. Привычная картина соседства МиГ-29 с МиГ-23УБ. Однотипные спарки в войсках начали получать лишь в 1986 г.



Вадим Бабенко

Варианты размещения антенны ближней навигации «Пион» на истребителях МиГ-29 «изделие 9-12».



Антон Павлов

Виталий Еремин

призов, хотя безусловно к концу года список предпосылок к летным происшествиям оказался достаточно существенным. Основную долю из них составляли различные ошибки личного состава — более пятидесяти. Из серьезных, связанных с повреждением ЛА можно выделить факт посадки с заторможенными колёсами шасси в 1986 году. После этого случая в радиообмене летчиков полка появилась фраза: «Шасси расторможены, к посадке готов...». Налет на одну предпосылку составил 31 час. После тщательного анализа каждой конкретной ситуации выяснилось, что причины предпосылок, связанные с «человеческим фактором», распределялись следующим образом:

- недостатки в организации полетов;
- в руководстве и управлении полетами;
- в РТО полетов;
- в АТО полетов;
- ошибки в технике пилотирования;
- плохая подготовка авиатехники;
- ошибки летчиков в эксплуатации авиационной техники и т.д.

Хорошо, что ни одна из этих проблем не привела в итоге к потере самолета. Чего не скажешь о ситуации, сложившейся несколькими месяцами ранее в Белорусском военном округе на мероприятии, посвященном окончанию общевойсковых учений «Щит-85». 5 июля 1985 года на аэродроме Мачулищи в момент показательного полета четверки МиГ-29, принадлежавшей 234-му гв. иап, у одного из истребителей отказала механизация, отвечавшая за работоспособность носков крыла. Заместителю командира полка, находившемуся в кабине и выполнявшему в составе группы фигуру высшего пилотажа «Тюльпан», не хватило высоты для вывода в горизонтальный полет своего теряющего управление МиГа. Было принято единственно возможное в той ситуации решение — покинуть самолет катапультированием. Кресло К-36 на «отлично» справилось с миссией спасения пилота, а вот неуправляемая машина врезалась в землю и, разрушившись на части, полностью сгорела.

Гвардейский иап с начала года жил подготовкой к неумолимо приближающемуся дню, когда и тут появятся первые МиГ-29.

К концу лета небольшая группа опытных летчиков полка завершила переучивание в Липецке и вернулась в Шауляй. Возможность закрепить полученные знания представилась им уже в октябре 85-го, когда 53-й гв. иап наконец получил передовую десятку своих «двадцать девярых». В этот раз сроки замены эксплуатировавшихся прежде МиГ-23М на МиГ-29 были не столь длительными, как в других полках. Весь процесс сдачи старых самолетов и принятия на вооружение новых занял не более трех месяцев, так что к концу года гвардейцы располагали полностью укомплектованными 3-я эскадрильями. Львиную долю полученной техники составляли машины 16-й серии, часть из которых отличалась новым размещением антенны радиостанции ближней навигации. Если раньше она целиком монтировалась под конусом обтекателя РЛС, то на истребителях, построенных после самолета с заводским №2960516508, её убрали внутрь обтекателя. Учебно-боевого варианта «двадцать девятого» по-прежнему не было и полк вынужденно сохранил в своем составе четыре МиГ-23УБ.

Эксплуатация «двадцать девятого» в Прибалтике не преподносила авиаторам особых сюр-

МиГ-29 бортовой №14 (синий) установлен на газовой площадке ТЗЧ аэродрома «Шауляй». Капоты двигателей сняты и к самолету подключены кабели питания от стационарной электросети.



1986

Итак, основные этапы войсковых испытаний были давно позади. Самолет уверенно показал себя и над балтийскими морскими просторами и в сложных условиях разреженного воздуха кавказских гор. Совершенствование боевых возможностей истребителя, доработки конструкции после выявления недостатков проводились с максимальной возможной оперативностью. Несмотря на сохранявшиеся базовые несоответствия ТТХ, такие, как малая дальность действия и т.д., МиГ-29 уверенно покорял всё новые и новые военные округа.

Наступивший 1986-й год стал знаковым для этих машин. По плану перевооружения, утвержденному Министерством Обороны, самолеты 4-го поколения наконец должны были получить в частях Групп Войск, расположенных за пределами СССР.

Предполагалось, что наибольшее количество микояновских истребителей получит Группа Советских Войск в Германии (ГСВГ, позднее переименованная в Западную Группу Войск). Непосредственная близость к границам «вероятного противника» обусловила поступление в ГСВГ именно МиГ-29, в то время как части «второго эшелона» в Северной Группе Войск (Польша) начали перевооружение на Су-27. По разработанному советскими военными аналитиками плану вероятной войны с группировкой НАТО, находящейся в Европе, предполагалось, что в случае конфликта Су-27 будут действовать на большую дальность, перехватывая воздушные цели агрессора еще на подлете к границам стран Варшавского договора. Основной задачей МиГ-29 в данной ситуации являлась ПВО небольших территорий, стратегически важных объектов и прикрытие войсковых групп от прорвавшихся самолетов противника. При этом считалось, что наиболее эффективной будет следующая тактика действий против воздушных целей:

Станции наземных РЛС, размещенные на удалении 10—15 км от линии фронта, гарантируют РЛ-контроль на расстоянии почти 250 км за самолетами противника на высотах более 10000 м и 20—40 км за низколетящими целями.



Архив Владимира Домовцева





**МиГ-29 бортовой №03
зав. №2960518063
выполняет посадку на
аэродром «Виттшток».**

Находящийся в дежурном звене МиГ-29 взлетал со своего аэродрома, расположенного примерно в 100 км от линии фронта. Максимальным приемлемым нормативом для такого взлета с момента подачи сигнала «Тревога» до отрыва от ВПП являлся период в 8 минут. К цели его автоматически наводят из командного пункта по защищенным каналам передачи данных.

Отсутствие у нового МиГа способности одновременно сопровождать и обстреливать более одной воздушной цели в совокупности с уже ставшим «притчей во языцах» малым радиусом действия и при условии активного противодействия средств РЭБ противника, безусловно делали его «самолетом одной атаки», но в то время об этом предпочитали не говорить, надеясь на дальнейшую модернизацию перспективного истребителя. А работы по усовершенствованию и модернизации, как мы уже говорили ранее, шли постоянно. Так что в формальной точке зрения командование ВВС действовало верно, перевооружая полки «переднего края» с морально устаревших МиГ-23М и МЛ на МиГ-29.

Добросовестно выполняя поставленную задачу, с конца 1985 года 16 Воздушная Армия начала получать свои первые «двадцать девятые».

Если говорить точно, то самым первым «заграничным» полком, освоившим «изделие 9-12», стал 33-й иап, расквартированный в Виттштоке. Данный полк, как и множество других полков ВВС СССР, не снискал громких титулов, это была обычная строевая часть, одна из многих, на каких

собственно и держалась мощь советской военной авиации того времени. Но с приходом МиГ-29 в историю полка была вписана новая страница. Он первым из всех полков, базировавшихся за пределами СССР, начал осваивать истребители 4-го поколения.

Самолеты прибыли в несколько этапов, перелетая на новое место базирования непосредственно с завода. Колеса лидера первой партии машин, предназначенных для 33-го полка, истребителя с бортовым №50 (зав. №2960518051) коснулись взлетно-посадочной полосы военного аэродрома Виттштока уже в декабре 1985 года. Однако официальные мероприятия, посвященные передаче новой техники, состоялись 8 января 1986 года, а фактическое комплектование самолетами растянулось с января по июнь. Только в мае началось полноценное освоение новой техники и регулярные полеты. Все эксплуатировавшиеся ранее МиГ-23М были перегнаны в СССР и лишь МиГ-23УБ продолжали оставаться в полку, по уже понятной причине изначального отсутствия «спарок» МиГ-29.

«Двадцать девятые», дислоцированные в Виттштоке, оказались исключительно двух серий — 18-й и 20-й, что значительно упрощало техперсоналу работу с ними. Однако, как говорится, «одинаковое одинаковому рознь», и даже среди более чем 20 однотипных истребителей нашлось четыре МиГа (бортовые №08, 09, 12 и 40), у которых со временем появилась необычная доработка. А именно уголок «водоотвода», установ-



ленный перед левой стороной козырька фонаря кабины летчика и повторяющий обводы носовой части фюзеляжа. Интересно, что такая же доработка ранее была замечена только на четырех МиГ-29 — двух строевых №26 (зав. №2960515822) и №49 (зав. №2960516515) из Миха-Цхакаи и двух опытных машинах в КБ.

Особенности службы в ГДР требовали достаточно высокого уровня подготовки лётчиков. «Теснота» воздушных коридоров, плотность аэродромов и полигонов, близость их к населенным пунктам, интенсивный трафик в воздухе (рядом проходили воздушные трассы на Берлин, в том числе и западный), а также сложность погодных условий (частые туманы и дожди) предъявляли повышенные требования к умению ориентироваться, принимать верные решения в минимальное время и к общему уровню лётных навыков. Поэтому не удивительно, что личный состав 33-го иап постоянно участвовал в мероприятиях направленных на совершенствование боевого мастерства.

За первый год эксплуатации МиГ-29 было проведено 3 ЛТУ полка и 7 ЛТУ эскадрилий. На выполнение плана по налету было проведено более 130 летных смен со средним налетом за одну сме-

ну 33 часа. На одно боевое применение налет составил 1 час 02 минуты. Ежемесячно проводились тренировки и проверки боевой готовности, как днем, так и ночью. Для мотивации личного состава существовал даже переходящий вымпел «Лучший лётчик», которым награждали, как правило, молодежь за успехи в лётной и тактической подготовке.

Параллельно с 33-м иап, «изделия 9-12» увидели в Мерзебурге, где был расквартирован име-

**МиГ-29 бортовой №08
зав. №2960518074,
из состава 33-го иап
в небе над Восточной
Германией.**



Конструктивно «водоотвод» состоит из двух элементов, крепившихся к фюзеляжу 8 винтами.

Данная доработка не получила массового распространения и её выполнили всего на нескольких строевых МиГ-29.

Виталий Еремин

В декабре 1986 года была зафиксирована попытка «увести» МиГ-29 за границу. Подробности истории таковы. Ночью при перелете с аэродрома Насосная через Каспий в Мары у одного из МиГов 234-го гв. иап, следовавших на пятиминутной дистанции друг от друга, произошел отказ обеих систем курсовой вертикали. В кабине этой машины находился летчик-снайпер Константин Тоцкий, который тут же сообщил о случившемся на КДП. Ответа не последовало. Включив сигнал бедствия и продолжая запрашивать землю, Константин вел свой МиГ по казавшемуся ему верным маршруту, проложенному теперь уже по звездам. Неожиданно радиэфир ожил, но последовавшие команды о смене курса и снижении практически до уровня гор заставили летчика усомниться в их адекватности. Не обращая внимания на настоячивые требования «РП» повернуть на юг, Константин по памяти довел свой истребитель до Маров. Как потом показало расследование, «неизвестные» пытались сбить его с курса и направить в Иран. Подлетая, летчик долго не мог опознать аэродром, но принял решение садиться. Мысли были самые черные. Несмотря на аварийный остаток топлива, он готовился в любой момент «уйти» с «чужого» аэродрома и катапультироваться в пустыне. Заруливая на стоянку в ночной темноте, Константин не узнал однопятные двухкилевые МиГи, приняв их за Ф-15, но появление своих, родных техников, наконец успокоило летчика.

нитый 85-й гвардейский Севастопольский Краснознаменный ордена Богдана Хмельницкого истребительный авиационный полк, входивший в 6-ую Донецко-Сегедскую Краснознаменную орден Суворова гв. иад.

За долгую историю своего пребывания на немецкой земле Гвардейцы успели освоить большинство из находившихся на вооружении ВВС истребителей конструкции Микояна и Гуревича (МиГ-15/15УТИ, МиГ-17, МиГ-19, МиГ-21Ф/21ПФ, МиГ-23М/23УБ/23МЛ), и даже одно время летали на Як-12 (до 1965 года). Теперь же им предстояло одними из первых в Группе Советских Войск в Германии освоить новейшую технику прославленного КБ.

В схожие со своими «северными» соседями из Виттштока сроки, а именно с марта по август 1986 года, летный и инженерный состав аэродрома «Мускат» перевооружили на машины 18-й и 20-й серий. Техники довольно быстро освоили современную матчасть, что позволило в течении первого года эксплуатации поддерживать почти 100% исправность всего парка имевшихся истребителей. Естественно, что политотделом полка данный факт был замечен и нашел по итогам учебного года свое отражение в виде соответствующего приказа о нанесении на самые достойные самолеты всех трех эскадрилий эмблем «Отличный самолёт части». Летчикам в такой ситуации, как говорится, не оставалось ничего иного, как соответствовать своей выучкой «отличным» самолетам и отлично летать на них. Комиссия, проводившая итоговую проверку результатов 1986-го учебного года, поставила 85-у гв. иап оценку «хорошо».

Во многом в подобном исходе надо благодарить летчиков из Кубинки, командированных для переучивания своих коллег в Мерзбурге. Именно подмосковные асы помогли скорее освоить новую технику и избежать пройденных ими ранее ошибок в пилотировании МиГ-29. Так что, к концу года в историческом формуляре 85-го полка было зафиксировано незначительное количество предпосылок к летным происшествиям и не было отмечено ни одного факта серьезной аварии.

Однако в самой Кубинке ситуация была не столь радужной. 14 ноября, во время возвращения пары МиГ-29 с полигона, где отработывалось применение по наземным целям штатных средств вооружения истребителя, бывший ведомым летчик 2-го класса капитан Ильин Сергей Константинович позволил себе недисциплинированные действия, в результате чего его машина столкнулась с землей, а сам пилот погиб.

Через несколько дней после этого серьезное летное происшествие случилось в Ивано-Франковске. 145-й иап проводил ночные полеты совместно с соседями из Чортковского полка, эксплуатировавшими на тот момент самолеты МиГ-21. МиГ-29 находился согласно своему плану

в заданной зоне, а перед «двадцать первым» стояла задача наведения и захвата цели. В какой-то момент летчик (командир эскадрильи) МиГ-21 выпустил из виду МиГ-29, и увидел его лишь в последний момент прямо перед собой. Уходя от столкновения, он пропоровал законцовкой киля обшивку МиГ-29 по левому борту от сопла двигателя до ПВД (ПВД был даже погнут). Самым страшным в повреждении оказалось смятие створок шасси и разрыв воздуховода заправки сжатым воздухом системы торможения самолета. Левый двигатель работал неустойчиво из-за попадания в него частей обшивки таранившего МиГа. При этом сам МиГ-21 уже не мог продолжать управляемый полет — находившийся в нем летчик катапультировался, а самолет упал, полностью сгорев на земле.

Несмотря на столь сильное столкновение, МиГ-29 смог долететь до родного аэродрома, но при заходе на посадку выяснилось, что у него не вышла левая стойка шасси. Пришлось несколько раз бросать самолет вниз, выпуская стойку с перегрузкой. Пилотирующий истребитель совсем молодой офицер проявил завидные спокойствие и выдержку, четко выполнив все команды руководителя полетов он в итоге посадил «раненный» МиГ. Так как гидравлика тормозов не работала, летчик останавливал самолет, пользуясь исключительно тормозным парашютом.

Но все выше перечисленные события померкли перед самой масштабной по числу жертв катастрофой, произошедшей 3 октября 1986 года. Тогда, во время проведения демонстрационного полета на аэродроме 4-го ЦБП и ПЛС, военный летчик 1-го класса зам. командира эскадрильи 91-го ииап майор Шелыганов Петр Васильевич вывел свой самолет на режим обратной реакции по крену при выполнении нисходящей петли с превышением допустимого угла атаки. Попытка уменьшения угла атаки привела к увеличению тангажа с 40 до 55 градусов, что не позволило вывести истребитель в горизонтальный полет. Двигатели, работавшие на полном форсаже, буквально вонзили машину в землю в непосредственной близости от КДП.

Страшная катастрофа унесла жизнь не только летчика, но и 9 человек, находившихся у здания. Помимо этого, еще 54 человека получили ранения различной степени тяжести, в том числе пострадал зам. главного конструктора ОКБ им. А. И. Микояна.

Гибель летчиков и потеря в столь короткий отрезок времени трех МиГ-29 стали тяжелым уроком для авиаторов из Кубинки и Липецка. Но надо было продолжать жить и летать! Тем более, что стоявшие перед ними задачи никто не отменял. А задачи были глобальные.

Так, например, офицеры 234-го гв. иап, помимо совершенствования общей боевой подготовки,



ежегодно обеспечивали выполнение важной государственной задачи по показу аппарату ЦК КПСС, Советскому правительству, МО СССР и Главнокомандующему ВВС, а также иностранным правительствам и военным делегациям достижений авиационной техники своей страны. В план таких показов входило выполнение индивидуального и группового высшего пилотажа, воздушного боя при уничтожении наземных объектов с максимальным использованием летно-тактических данных самолетов. Соответственно этим задачам, полк, состоявший из 3-х боевых эскадрилий и укомплектованный на 1 января 36 истребителями МиГ-29, 2 МиГ-29УБ, 2 МиГ-21Бис, 6 МиГ-21УМ и 2 МиГ-23УБ, имел в своем составе дополнительную эскадрилью показа авиационной техники, состоявшую из 6 МиГ-29, 2 МиГ-23МЛА, 2 Су-22МЗ, 1 Су-22М4, 2 Су-22УК и 3 Су-25.

Именно в 1986 году гвардейцы особой эскадрильи из Кубинки впервые публично продемонстрировали МиГ-29 за пределами Советского Союза, совершив демонстрационный перелет в соседнюю Финляндию. Эта страна давно эксплуатировала в своих ВВС самолеты Микояновского КБ и руководство СССР рассчитывало убедить северного соседа обновить парк морально устаревших МиГ-21Бис/Р/УБ на самые современные МиГи.

Подобные визиты не являлись чем-то совершенно новым для военных с Подмосковной авиабазы. Ранее они уже бывали в капиталистических странах. Первый раз в 1967 году группа из 12 истребителей МиГ-21ФЛ посетила Швецию. В сентябре 1971 г. шестерка МиГ-21 234-го гв. иап при-

землилась на французской авиабазе Реймс. Фурор вызвал в 1978 г. визит истребителей МиГ-23МЛА в Финляндию (июль—август) и Францию (сентябрь). Тогда, кстати, впервые на Западе вблизи можно было увидеть МиГ-23 и оценить мастерство летчиков, пилотирующих истребители с изменяемой стреловидностью крыла. В 1981 г. состоялся второй дружественный визит в Швецию. Но факт публичного представления секретного даже в своей стране истребителя безусловно стал уникальным событием 1986 года.

Торжественное построение офицеров советской делегации на аэродроме финских ВВС «Куопио-Риссала»

МиГ-29 бортовой №12 (синий) «крутит» высший пилотаж в финском небе.





Насыщенная демонстрационная программа, подготовленная специально для этого визита, была расписана по минутам и включала в себя как одиночный, так и групповой пилотаж истребителей 234-го гв. иап. Подборка фотографий демонстрирует МиГ-29 №01, 02, 03 и 07 сразу после приземления на финском аэродроме.



Пертту Каривало

Пертту Каривало

Пертту Каривало

Пертту Каривало

Для перелета подготовили шесть самолетов с бортовыми №01, 02, 03, 07, 08 и 12. Летчики 234-го полка В. Лонгиненко (01) — старший группы, Василий Яшкин (02) — ведущий «ромба», Виктор Соловьев (03), Владимир Кравец (07), Анатолий Арестов (08) и Владимир Шилин (12) в течение нескольких месяцев до назначенной даты практически ежедневно оттачивали на земле и в воздухе нюансы будущей программы. Так как к этому времени помимо индивидуальных выступлений единственным элементом группового пилотажа являлась фигура «Ромб», то вполне логичным был тот факт, что основной упор в тренировках делался именно на неё.

И так, в назначенную дату 30 июня 1986 года, шестерка красавцев МиГ-29, совершив одну промежуточную посадку на аэродроме «Смуравьёво», парами приземлилась на авиабазе Финских ВВС «Куопио-Риссала». Здесь их уже встречали свои техники, заранее прибывшие на транспортном Ан-12 (бортовой №16). Демонстрацию возможностей новых советских самолетов запланировали на следующий день, распределив машины таким образом: 01-й борт являлся наземным статическим экспонатом, доступным для осмотра принимающей стороной; воздушную часть программы начинали истребители 02, 03, 07 и 08, с показательным групповым пилотажем, а завершать выступление доверили сольному полету 12-го борта. В эти стройные планы чуть было не вмешалась погода, которая решила преподнести организаторам мероприятия неприятный сюрприз в виде низкой облачности. Однако руководители советской делегации, после совещания с летчиками, приняли решение не переносить выступление и отработать программу в СМУ, немного опустив для наглядности верхнюю точку пилотажа. В результате все прошло, как говорится «без сучка и задоринки» — летчики почти ни в чём не отклонились от заранее продуманного плана. Единст-

венное, что стало неожиданностью для всех участников делегации, это большое количество фотокорреспондентов, как на самой авиабазе, так и вокруг неё. И если для пилотов и офицеров инженерной службы вспышки фотокамер не доставляли большого дискомфорта, то представители «особого отдела» потеряли много нервов, отгоняя назойливых представителей СМИ от охраняемой ими государственной тайны. Конечно, старания оказались напрасными и им не удалось скрыть от мировой общественности факт первого визита «Fulcrum» (так в НАТОвской системе обозначений советских самолетов назывался МиГ-29) за рубежи «железного занавеса». Фактически, уже на следующий день после окончания визита и отлета боевых самолетов на родину, многие мировые издания пестрели заметками об уникальном визите «Команды с востока». Военное руководство принимающей стороны, также по достоинству оценило мастерство летчиков из Кубинки и возможности их самолетов, но при этом не стало принимать скоропалительных решений о закупке истребителей.

Конечно же, вернувшись 3 июля на подмосковный аэродром офицеры 234-го гв. иап не могли предполагать, что их визит так и не будет иметь положительного результата с точки зрения начала поставок МиГ-29 в Финляндию. Все они считали свое задание выполненным на 100% и



Архив Андрея Кожемякина



Пертту Каривало

К столь ответственному мероприятию готовились не только летчики, но и их самолеты. Некоторым истребителям частично подновили лако-красочное покрытие. Борт №12 был перекрашен практически полностью, получив уникальный рисунок камуфляжа.



вскоре получили личные благодарности от Командующего ВВС.

В конце 1986-го года производство самолета «9-12» для Советских ВВС было постепенно свернуто и промышленность переориентировалась на изготовление доработанной по новым требованиям машины «изделие 9-13». Появление очередной модификации являлось вполне логичным результатом дальнейшего развития истребителя, при этом базовый вариант МиГ теперь делали исключительно для экспорта. Если в Финляндии только задумывались о возможности перевооружения своих ВВС на МиГ-29, то такой традиционный партнер СССР, как Индия, уже приняла положительное решение. В данной ситуации естественным виделось появление «двадцать девятого» в учебных центрах, готовивших летчиков из стран, закупавших советскую технику. В то время одним из подобных центров считались 5-е Центральные курсы по подготовке иностранных советников и входивший в них 715-й учебный авиаполк, базировавшийся на киргизском аэродроме «Луговая». С 1986 года наши летчики-инструкторы вплотную приступили к обучению военных из дружественных государств основам пилотирования МиГ-29.

Так как список поставляемой на экспорт авиационной техники был достаточно велик, то полк имел в своем распоряжении практически весь набор таких самолетов. На аэродромных стоянках сосуществовали вместе четыре эскадрильи, эксплуатировавших МиГ-21МФ/УМ и МиГ-23МС/МФ/МЛ/БМ/УБ, Су-7Б и Су-22. Доста-

точно сказать, что общее число находившихся в их распоряжении самолетов превышало 100 штук! Теперь в эту дружную компанию добавились МиГ-29, зачисленные в первую эскадру. Масштабы запланированного на 1986 учебный год перевооружения оказались не столь большими, как в боевых полках. Наверное поэтому до декабря 715-й уап успел получить чуть более дюжины новых МиГов. Стартовав на машинах с красными бортовыми номерами именно с ВПП «Ангара» (позывной казахского аэродрома), совершали свои первые шаги в небо не только индийские летчики, позже к ним присоединились польские, немецкие и многие другие иностранные пилоты.

Интересно отметить факт отсутствия на МиГ-29, переданных для обучения иностранцев, какого-либо дублирования или перевода с русского языка подписей к приборам, речевого информатора (в простонародье прозванного красивым женским именем Рита). Так что все направленные на переучивание пилоты просто обязаны были в совершенстве владеть «техническим» русским языком. Позже, когда в марте 1989 года полковые летчики получали очередную партию «двадцать девятого», они сразу обратили внимание на «появление у Риты мужчины». Эта шутка означала, что теперь голосовые предупреждения об экстремальных режимах полета им сообщал не только привычный женский голос «Риты», но и её англоязычный суфлёр.

Нельзя забывать еще об одном важном факте в биографии Микояновского истребителя — 10 марта 1986 года в Ново-Федоровке (Крым) началось формирование 100-го исследовательско-инструкторского истребительного авиаполка. Одной из задач нового полка, организационно входившего в состав 33-го Центра боевого применения Морской авиации, являлась отладка процесса подготовки летчиков перспективных палубных истребителей МиГ-29К и Су-27К, которыми планировалось оснастить будущий советский тяжелый авианесущий крейсер (ТАКР) «Леонид Брежнев».

В конце 70-х годов командование Военно-Морского Флота СССР, вслед за американцами и французами, всерьез задумалось об оснащении советских авианосцев истребителями палубного базирования, которые при посадке цеплялись бы гаком за трос. Это был для нас новый вид морской авиации. Изучался иностранный опыт, нарабатывалась методика, в результате чего в стране должен был появиться ТАКР, оборудованный, в отличие от НАТОвских кораблей, не паровыми катапультами, а трамплином для взлета боевых самолетов. Машины данной модификации на тот момент лишь только проходили различные ста-

**Пара МиГ-29
715-го уап. Ведущая
машина «ноль седьмой»
серии принадлежит к
числу первых самолетов
этого типа, полученных
учебным полком.**

**«Сухолутный» МиГ-29
бортовой №91 (синий)
зав. №2960518066,
из состава 100-го иап
авиации ВМФ СССР.
Аэродром «Ново-
Федоровка».**



дии испытаний, поэтому не удивительно, что, не дожидаясь их окончания, полк укомплектовали серийными самолетами. Первым и, как в последствии выяснилось, единственным командиром этой уникальной авиационной части назначили будущего Героя России, полковника Тимура Апакидзе. Именно под его командованием летному и техническому составу полка предстояло учить пилотировать и воевать над морем новые истребители, собранные в две авиационные эскадрильи: 1-я на Су-27, 2-я на МиГ-29. Была еще и третья эскадрилья на Л-39.

Не будем касаться прочих типов самолетов, остановимся на «двадцать девятом». Достоверно известно, что изначально 100-й ииап получил лишь пять «изделий 9-12» 18-й серии, которым еще на заводе по непонятной причине присвоили необычно большие бортовые номера девятого десятка — 90, 91, 92, 93 и 94. Как уже было сказано ранее, это были обычные серийные машины, без каких-либо специальных доработок. Но особенности корабельной тематики и исследовательской деятельности полка требовали максимально приближать работу летного состава к условиям морского базирования. Так, например, любые вылеты летчиков осуществлялись исключительно в специальном высотном морском спасательном костюме ВМСК. Программа полетов над морем включала в себя поиск своего авианосца (роль которого порой выполняло любое подходящее судно), имитация захода на посадку, а также отработку учебных задач противовоздушной обороны кораблей, находящихся на рейде. Ну и конечно же, офицеры тренировались производить посадку на родную ВПП по-авианосному (без выравнивания) с касанием колесами шасси «палубы» и уходом на второй круг. Из-за отсутствия у МиГов полка возможности производить «короткий» взлет-посадку будущим корабельным летчикам оставалось пока лишь наблюдать за тем, как опытный экземпляр МиГ-29КВП взлетает со специального тренажера «НИТКА» и отрабатывает торможение

при помощи аэрофинишера «Светлана-23». Оба этих сложнейших устройства были специально сконструированы и построены на аэродроме Саки для наземных тренировок палубных истребителей, но на тот момент эксплуатировались исключительно летчиками-испытателями КБ Микояна и Сухого.

Влияние морских традиций почувствовалось в 100-м ииап довольно быстро и отразилось во многом, коснувшись в том числе и внешнего облика самолетов. Так, уже к концу года на всех МиГах появился рисунок, изображающий развивающийся флаг ВМФ СССР. Эта символика давно была официально разрешена в морской авиации и практически в обязательном порядке наносилась на все летательные аппараты. Не удивительно, что поддавшись традиции, замполит крымского полка одобрил нанесение по бокам носовой части фюзеляжа своих самолетов сине-белого флага.

Данный факт примечателен еще и тем, что это первый случай появления на МиГ-29 какой-либо символики. Максимумом дозволявшегося до этого момента было лишь изображение скромного знака «отличный самолет» и даже гвардейский знак, привычный нам по Великой Отечественной Войне, оказался забытым в авиации на долгие годы.



Эмблема на МиГ-29 100-го ииап однозначно говорила о принадлежности самолетов к морской авиации.



Архив Антона Павлова

МиГ-29 бортовой №92 100-го ииап. На фото военный летчик м-р Л. Стратоницкий поднимается в кабину своего истребителя. Аэродром «Ново-Федоровка».



1987

МиГи 927-го иап с бортовыми номерами 01 и 02 выруливают со стоянки дежурных сил. На заднем фоне четко просматриваются ЖБУ, построенные еще для истребителей МиГ-21. Аэродром «Осовцы».

Летчики с подмосковного аэродрома «Кубинка» не раз становились первопроходцами в отработке различных приемов пилотирования и применения МиГ-29. Так, например, они первыми выполнили одновременную посадку звена истребителей на одну полосу (на фото).

Были и еще более необычные поручения.

Во время очередной командировки в Мары летчики пробовали сбивать НУРСами управляемую мишень Ла-17.

Правда, результат тогда оказался отрицательным — из четырех самолетов, выпустивших в общей сложности 64 ракеты, по мишени так никто и не попал.

Как уже было сказано ранее, производство переориентировалось на изготовление МиГ-29 «изделие 9-13», и поступление с завода в строевые полки первоначального типа истребителя фактически прекратилось. Несмотря на это, машинами «9-12» продолжали перевооружать авиационные части, эксплуатировавшие самолеты предыдущего поколения. Примерами могут служить два истребительных полка — 927-й иап из Белорусского ВО и 92-й иап из Прикарпатского ВО. Они стали единственными полками ВВС, получившими в 1987 году МиГи этого типа.

Прославленный 927-й истребительный Кенигсбергский Краснознаменный ордена Александра Невского авиационный полк с 1956 года базировался на аэродроме «Осовцы» г. Береза и входил в 95-ую истребительную авиационную дивизию. История его боевого пути, как и у большинства советских иап, началась во время ВОВ. После её окончания офицеры 927-го иап летали в боевые командировки в Египет, Вьетнам, Кубу, Эфиопию и Афганистан — полк всегда отличался высочайшим уровнем подготовки. Достаточно сказать, что за послевоенный период полк пять раз (1969, 1974, 1976, 1977, 1978 г.г.) награждался переходящим Красным Знаменем Краснознаменного Белорусского военного округа, шесть раз (1948, 1974, 1975, 1976, 1977, 1978 г.г.) удостоивался звания «Отличный».

Имея за спиной столь богатую историю, личный состав полка с особым вниманием готовился к перевооружению на новый для себя тип истребителя. Предстоящие особенности обслуживания МиГ-29 открыли широкое поле подготовительной деятельности инженерно-авиационной службе и тыла. Пришлось переделывать подъездные пути и расширять капониры. Инженерно-технический состав штудировал теорию специфики работы с двухдвигательной машиной и даже тренировался в подкатке новых ракет под самодельные имита-



Кинокадры из архива Дмитрия Дьякова



торы самолетов, с последующей их подвеской. Все это позволило к концу 1986 года практически полностью подготовить аэродром под эксплуатацию МиГ-29 и, когда через несколько месяцев пришел приказ о поступлении в 1-ю эскадрилью лидерной группы МиГов, оставалось лишь ждать намеченной даты перелета.

В среду 4 февраля 1987 года находившийся на высоте руководителя полетами командир 927-го иап полковник Карев Николай Игнатьевич завел на посадку первые два МиГ-29, вылетевшие рано утром того же дня с подмосковного аэродрома Кубинка. По установившейся для таких знаковых событий традиции встречали «новичков» построением всего личного состава полка, с цветами и торжественным митингом. Прибывшие самолеты 09-й серии ранее принадлежали 234-му гв. иап и к тому моменту имели в своей истории по два с половиной года активной эксплуатации. Однако, к чести гвардейцев, они передали белорусским авиаторам технику в полностью исправном состоянии и даже провели полное восстановление камуфляжного покрытия. Так что остановившиеся на ЦЗТ после эффектной посадки МиГи смотрелись как только что с завода.

Перерыв между прилетом лидерной пары и следующей группой новой техники оказался не очень большим — уже 18 марта аэродром принял очередную партию «двадцать девярых». На этот раз самолеты перегоняли из 91-го ииап. Поступающая матчасть естественным образом вытесняла со стоянок старенькие МиГ-21Бис, остававшиеся лишь в 4-й аз. К апрелю следующего года 4-е поколение Микояновских машин окончательно завладело воздушным пространством над аэродромом — все эскадрильи поэтапно сдали на базу хранения «двадцать первые» и приступили к переучиванию на МиГ-29. Тогда же полк подтвердил право нести боевое дежурство на новой технике и почти без перерыва вошел в систему ПВО СССР.

Фактически параллельно с белорусским полком МиГ-29 получили на аэродроме Мукачеве ПрикВО. Здесь дислоцировался Краснознаменный ордена Красного Знамени 92-й истребительный авиационный полк, входивший в 14-ю воздушную армию.

Свой боевой путь 92-й иап начал в первый же день ВОВ на аэродроме «Броды». Подняв в небо по тревоге, объявленной в 4:30 утра, истребители И-153 и И-16, авиаторы вступили в яростную борьбу с фашистскими оккупантами на Северо-Западном фронте. Всего за период с 41-го по 45-й годы 92-й иап выполнил 11285 боевых вылетов, в результате которых летчики полка уничтожили 286 самолетов противника. Полк 47 раз менял место своей дислокации, закончив войну на аэродроме Рингельсдорф (Австрия), откуда и после Дня Победы 10, 11 и 12 мая вел напряженную боевую работу до полного прекращения сопро-

тивления окруженных вражеских войск. Лишь до конца выполнив свою освободительную задачу, в августе 1945-го года 92-й иап перебазировался на территорию Советского Союза.

В период с 26 августа 1945 года по 15 октября 1948 года полк входил в состав 279-й истребительной авиационной дивизии ПрикВО и дислоцировался в городе Луцке. Далее, с 15 октября 1948 года по сентябрь 1950 года — в городе Станиславе (сейчас Ивано-Франковск), и с сентября по октябрь 1950 года снова перебазировался, на этот раз в город Стрый. Лишь в октябре 1951 года 92-й иап наконец перебрался в город Мукачеве Закарпатской области, где освоил следующие типы самолетов:

с 1951 года — МиГ-15;

с 1954 года — МиГ-17;

с 1962 года — МиГ-21;

с 1963 года — Як-25;

с 1974 года — МиГ-23;

с 1987 года на вооружение начали поступать истребители МиГ-29.

*Звено липецких
МиГ-29 отрабатывает
групповую слетанность.
Ведущий первой пары
истребитель с бортовым
№28, ведомый №29, вто-
рая пара, соответственно,
№33 (?) и №26.*



Сергей Скрынников



Сергей Скрынников



Сергей Скрынников



Сергей Скрынников



Александр Джус



Антон Паулов

Штанга основного приемника воздушного давления раннего образца, без металлических пластин генератора вихрей, и доработанная данным элементом.

В послевоенные годы полк практически постоянно был в числе лучших частей своего военного округа, неоднократно получал положительные оценки учебно-боевой работы, но, несмотря на это, не смог попасть в список частей, первыми освоивших новый истребитель. Да и сами самолеты на момент их перелета на аэродром «Призывной» были уже не новыми. Также, как и в 927-й иап, в Мукачево поступили МиГи, отслужившие некоторое время в других полках. Донорами, если так можно выразиться, стал сначала соседний по дивизии 145-й иап, летчики которого перегнали в июне 1987 года лидерную группу своих МиГ-29. А немного позже своими МиГаами с 92-м иап поделился подмосковный полк из Кубинки.

Вся полученная техника вскоре подверглась существенным доработкам, так как в конце 1987 года в авиационные полки, оснащенные истребителями МиГ-29, с завода поступили бюллетени с внесенными изменениями в конструкцию некоторых деталей планера и элементов управления самолетом.

Доработке подлежали три элемента самолета. Первым стал приемник воздушного давления (ПВД). Для улучшения устойчивости и управле-

мости на больших углах атаки на нем закрепили металлические пластины генератора вихрей. Вихри, создаваемые пластинами, отвечали за обтекание носовой части самолета и позволяли оттянуть момент сваливания машины в штопор. Вторым делом полностью заменяли конструкцию створок передней ноги шасси. Если изначально они были трехсекционными и монтировались двумя основными элементами на фюзеляже, плюс третья часть жестко крепилась к самой ноге, то теперь продольные створки продлили, а заднюю створку и механизм управления сняли. Наконец, крайним этапом внесения внешних изменений стало увеличение площади рулей направления. Эта задача оказалась, пожалуй, самой трудоемкой, так как для наращивания рулей их приходилось предварительно демонтировать с самолета. Затем, к хордам каждого руля заклепками присоединяли алюминиевые накладки, прозванные в простонародье «ножами». Интересно отметить тот факт, что накладки поступали в полки не в готовом виде, а состоянии заготовок и потому подгонялись в соответствии с чертежами, так сказать «по месту». Есть примеры, когда на одном самолете количество заклепок, которыми крепились «ножи», не



Игорь Приходченко



Игорь Приходченко

После внедрения новой конструкции створок ниши передней стойки шасси с нее убрали лобовой щиток, являвшийся одним из отличительных признаков МиГ-29 ранних серий. Позже на переднюю стойку установили грязеотбойный щиток, защищавший воздухозаборники двигателей от попадания в них посторонних предметов с ВПП.

Доработка рулей направления производилась при помощи заводских заготовок, увеличивших их площадь на 21%. Уже после установки накладки красили соответствующим месту цветом. По стандарту, да и по логике расположения камуфляжных пятен на киях МиГ-29 это должен был быть зеленый оттенок, но в большинстве случаев наблюдалось отступление от правила и использовалась самая распространенная, а следовательно, доступная серая краска.

Роспуск звена МиГ-29 234-го гв. иап после прохода левым пеленгом. Скорее всего, запечатлен момент отработки демонстрационной программы, так как шасси на всех машинах уже выпущены.



Виктор Друшляков



Антон Павлов

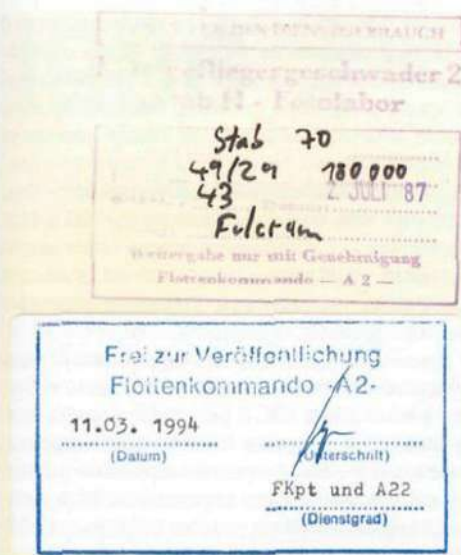
совпадало на левом и правом киях. Обычно их было 16 штук, но в отдельных случаях, «стараниями» специалистов ТЗЧ, заклепок могли следать как больше, так и меньше на пару штук, что само по себе очень странно, ведь руль направления — один из ключевых элементов управления самолетом. Возможно, допуски позволяли такую неточность.

Внесенные изменения в конструкцию позволили расширить пилотажные возможности самолета и избавить его от ряда «детских болезней» спровоцировавших некоторые из описанных выше аварий и катастроф. Не отличавшийся большой аварийностью МиГ-29 должен был теперь стать еще безопасней на всех режимах полетов. Но если с аэродинамикой и управляемостью дела действительно обстояли хорошо, то вот с надежностью отдельных агрегатов, блоков и систем проблемы сохранялись. Имевшиеся в повседневной эксплуатации чисто технические сложности порой усугублялись человеческим фактором. Ярким проявлением такой ситуации может служить шквал летных происшествий, обрушившийся на МиГи 85-го гв. иап во время подготовки к ЛТУ полка и перебазирования на другой театр военных действий (1521-я авиабаза «Мары»).

Начиналось все относительно стандартно — в один из летних дней летчики полка отрабатывали в воздухе упражнения, свойственные истребительной авиации. Одним из таких упражнений — «Полет на воздушный бой с маневренной целью на малых высотах» — занималась пара м-р Л.Ким и к-н М.Сверделов, а за цель подыгрывал ст. л-т П.Ноздрачев. Важно отметить, что после громкого скандала, связанного с посадкой 28 мая 1987 года на Большом Москворецком мосту в Москве 19-летнего жителя Гамбурга Матиаса Руста на легком самолете «Сессна-172Б Скайхоук» и фактической публичной дискредитацией советской системы ПВО, в иап поступили телеграммы об усиленной отработке перехвата малоскоростной низколетящей цели. Генералы как обычно быстро во всем «разобрались» и по своему расставили акценты, а ведь если вспомнить хронологию событий, то вывод напрашивался сам собой — при-



Александр Джус



чина была в безграмотности действий командного состава ПВО, но никак не истребительных полков! Судите сами: сначала самолет Руста идентифицировали как поисково-спасательный самолёт, затем вертолёт, производивший фотосъёмки и так далее. В конце концов, с аэродрома «Тапа» в Эстонской ССР по тревоге подняли дежурный экипаж МиГ-23П (старший лейтенант Пучнин). Летчик обнаружил нарушителя, идентифицировал его как «легкомоторный самолет белого цвета типа Як-12», но никакой конкретной задачи, кроме опознавания не получил. Несмотря на наличие по маршруту полета достаточного количества аэродромов, пригодных для посадки истребителя, по остатку топлива он был возвращен на аэродром вылета. В небо поднимали еще несколько бортов из «Тапа» и «Лудейного поля», но нарушителя они так и не обнаружили. Все это сопровождалось чередой несогласованных и безответственных, а порой откровенно безграмотных действий командиров разных подразделений ПВО, в результате которых случился общеизвестный конфуз*.

Неудивительно, что выполняя поставленную задачу по отработке перехвата малоскоростной низколетящей цели, в полках, в том числе и в 85-м, использовались все возможные силы и средства. Первоначально к имитации такой цели привлекали соседей вертолётчиков на Ми-24, но когда последние были заняты своими работами, роль нарушителя выполнял один из своих «двадцать девярых». В тот день, 20 августа, был именно такой случай — Ноздрачев получил задание изображать «кукурузник» и до определенного момента с честью справлялся с поставленной задачей.

Но, излишне сильно войдя в роль, молодой летчик упустил контроль за высотой и ввел самолет в переворот с высоты примерно 800 метров, думая, что высота была на 1000 метров больше. В угле пикирования 90 градусов офицер слишком поздно обнаружил ошибку и катапультировался. Пара истребителей, «атаковавшая» его с боковым интервалом, выполняла косой маневр, благодаря чему им хватило высоты для благополучного выхода из сложившейся критической ситуации.

Изучавшая причины аварии комиссия пришла к выводу, что раз полет являлся «зачетным» и следовательно в нем оговаривалось, что условия полета «цели» истребителям «перехватчикам» не известны, а ограничения полета не должны превышать установленные «Руководством по летной эксплуатации самолета», то никакой бравлады или зазнайства в действиях ст. л-та П.Ноздрачева не было. Летчик банально допустил невнимательность, что в азарте боя и привело к потере МиГ-29 с бортовым №11. Основной же причиной случившегося назвали неудовлетворительную организацию и плохое руководство полетами, выразившиеся в выпуске летчика, неподготовленного к отработке боевого применения на малых высотах.

Новые проблемы ждали МиГи во время перелета на авиабазу 1521-го авиацентра. В назначенный день истребители взлетели с родного аэродрома, намереваясь совершить пять промежуточных посадок в Ивано-Франковске, Староконстантинове, Котельниково и Ситал-Чае, после чего приземлиться в Марах. На всем маршруте их сопровождало три команды техников, одна из которых вскоре вынуждена была надолго задержаться в Староконстантинове. Тут у одного из МиГ-29 захандрил двигатель и его пришлось менять, а второй выдал такой «букет отказов», что ни о каком продолжении перелета для него речи идти не мог-

МиГ-29 №07 (синий) из состава 53-го гв. иап сфотографирован НАТОвским самолетом 2 июля 1987 года над нейтральными водами Балтики. Фотография из личного архива Роберта Сзомбати

* Подробности детально описаны в журнале «Воздушно-космическая оборона» №3(22) за 2005 год.

ло. «Семеро одного не ждут», и потому основная группа ушла к намеченной цели без двух истребителей.

К сожалению или к счастью, но на этом неприятности не закончились — посадка на аэродроме Мары принесла техникам полка новые сюрпризы. Вот как описывает последовавшие события тогда еще лейтенант Андрей Решетилин, служивший в то время техником РЭО во 2-й эскадрилье: «В 1987-году служили у нас в 1-й аз два закадычных друга, техник и летчик. Редкий случай для авиации, где летчики обычно не сближаются с нами, технарями. Но то ли молодость обоих объединяла, то ли еще что, но не было между ними разлада. И вот самолеты заходят на посадку в Марах — один встречает на стоянке, а другой, соответственно, заруливает. Только двигатели остановились и настало время первичного осмотра, как техник взбегает на им же приставленную стремянку и без оглядки на субординацию, разбавляя речь непечатными словами, кричит на друга: «ты что с крылом сделал?». Летчик, не понимая к чему такой спектакль, берет ЖПС и записывает — замечаний нет. А когда глянул на крыло, так и присел — передняя кромка вся стесана. Оказывается, предвосхищая долгожданную посадку в Марах, еще в Ситал-Чае, он разжился тюльпанами и хотел девушек из столовой ублажить своим вниманием. Лучшего места, куда положить цветы, кроме как справа на козырек приборной панели,

молодой офицер не нашел, так что так и летел с усеченным обзором из кабины. В Марах своеобразное ЦЗТ — вдоль него бетонные столбы не выше крыла и колючка натянута. Посадка прошла штатно, а вот при повороте он стесал несколько столбиков о крыло. Но нет худа без добра — благодаря такой вопиющей невнимательности мы смогли изучить серьезный ремонт МиГ-29 в боевых условиях. С московского завода новое крыло доставили «семьдесят шестым» Илом, а меняя его, естественно, местная ТЭЧ при непосредственном участии заводских представителей.»

Закончился 1987 год еще одним неприятным случаем с участием «двадцать девярых», но теперь уже из 33-го иап. В результате ошибки летчика МиГ-29 с бортовым №01 получил серьезные повреждения и был отправлен на ремонт в Луховицы. Игорь Бондаренко, служивший в 33-м иап и присутствовавший в тот день на полетах, так описывает происшествие:

«Наш уважаемый командир полка полковник Глухов вывел боевую машину на старт и «пошел» на взлет. По-видимому, мысли его опередили — МиГ-29 на максимале, а он поставил кран шасси на уборку, еще находясь в контакте с «матушкой» землей. Результат можно себе представить: снопок искр, возгорание, машина пошла дальше по полосе (благо она достаточно длинная) на движках как на лыжах и, наконец, остановилась. Летчик сиганул и был таков. Короче, обошлось без потерь. А борт «ноль один» отбуксировали сначала в ТЭЧ, а позднее в Союз на завод, откуда вернулся только вердикт: «восстановлению не подлежит»».

Так как происшествие закончилось относительно бескровно, то зам. командира полка по ИАС издал приказ присвоить номер временно вышедшего самолета другому МиГу. В результате чего тогда же, в декабре 1987 года, «ноль первый» стал МиГ-29 с заводским №2960518084.

После поступления с завода МиГи из 145-го иап сменили «неяркие» синие номера на более контрастные белые. На фотографиях истребители с бортовыми №36 и №51 заруливают на стоянку после очередного учебного полета. Аэродром «Иваново-Франковск».



Виктор Шиванов



Виктор Шиванов

В 1988 году в судьбе истребителей МиГ-29 и полков, ими оснащенных, не было никаких принципиальных изменений и, описывая события за этот год, приходится ограничиваться лишь рассказом о катастрофе, произошедшей 22 сентября. Не самый приятный эпизод, но обойти его не представляется возможным.

В этот день, а точнее уже в ночь, на аэродроме «Кульбакино» 33-го ЦБП и ПЛС авиации ВМФ шла стандартная полетная смена. На ЦЗТ теснилось достаточно большое количество подготовленных к полетам самолетов, в том числе и МиГ-29 100-го киап. Нескольким летчикам полка предстояло отработать упражнение «полет по маршруту на средних высотах с выполнением бомбометания по цели, освещенной на земле». Говоря проще и точнее, летчики должны были атаковать морскую надводную цель ночью, в простых метеоусловиях.

Одним из первых морских летчиков, поднявших на задание свой МиГ-29, оказался заместитель аэ по политчасти, военный летчик 1-го класса майор Юзвизин С.А. В течение получаса с момента взлета он сам и его самолет не вызывали ни малейшего беспокойства у руководителя полетов. Но на 34 минуте после доклада летчика «На втором развороте» связь прекратилась. На все запросы РП на полигоне и экипажей, находившихся на тот момент в воздухе, Сергей так и не ответил. Отметка о самолете исчезла с экранов радаров.

Срочно сформированная комиссия, изучив данные средств объективного контроля, устано-

вила, что до того, как связь с истребителем прервалась, полет проходил в зоне ответственности РП на высоте 600 м и при скорости 750 км/ч. За 37 секунд до столкновения с водной поверхностью летчик ввел самолет в разворот для выхода на боевой курс. За 17 секунд до столкновения при левом крене 88 градусов и перегрузке 2.5 единицы он перевел самолет на снижение с углом тангажа 4 градуса. Данные действия были обусловлены желанием занять высоту в 300 м и уже с нее атаковать цель. По каким то причинам, без изменения угла тангажа самолет пересек заданную высоту. За 1 сек до столкновения летчик взял ручку управления самолетом на себя с увеличением перегрузки до 3.45 ед., однако вывести самолет в горизонтальный полет не успел. Самолет столкнулся с водной поверхностью на скорости 850 км/ч.

Воспользоваться средствами спасения морской летчик не успел и погиб вместе со своим МиГом. В советской истории это стал первый и единственный случай гибели экипажа МиГ-29 «изд. 9-12» над морем.

В заключении комиссии о причинах АП сказано дословно следующее:

«Причинами АП явились:

— неудовлетворительная организация и плохое руководство полетами, выразившиеся в выпуске неподготовленного летчика к отработке боевого применения в ночных условиях. (НОП)

— ошибка летчика в технике пилотирования. (НПП)».

МиГ-29 бортовой №29 зав. №2960518464 производит посадку на аэродроме «Виттшток». Самолет принадлежит 33-му иап. Стоит обратить внимание на то, что не все самолеты полка имели бортовые номера единого белого цвета с синей окантовкой. Например, борт №30 благодаря своему технику получил красную окантовку цифр номера, а на самолетах №21, 24, 25, 26, 27 и 28 вообще сохранился регламентированный заводом-изготовителем вариант исполнения тактических номеров — синий с белой окантовкой.



Если 1988 год прошел без каких либо серьезных событий в судьбе МиГ-29, то вот 1989 оказался очень насыщенным, как с точки зрения оснащения ими новых полков, передислокаций, угона за границу, так и в плане появления на «двадцать девятых» доселе непривычных эмблем и знаков отличия. Но начнем все по порядку.

Начало года выдалось абсолютно спокойным и рутинным для всех без исключения полков, эксплуатировавших на тот момент МиГ-29. Переименование 15 января 1989 года директивой Минобороны СССР №314/1/00160 234 гв. иап в смешанный авиационный полк (показной), не внесло особых перемен в ритм службы офицеров из Кубинки. Ежедневные полеты на выполнение учебных задач, ввод в строй молодежи и поддержание навыков летчиков дежурных сил, совершенствование маневренного ближнего боя и отработка атак парами/звеньями. Всё это являлось обыденной жизнью большинства описанных выше советских аэродромов, до тех пор, пока 08 февраля секретной телеграммой их не оповестили, что днем ранее 968-й иап потерял один из своих боевых самолетов. Авария истребителя с бортовым номером 27 (2-я аз) действительно случилась 7 февраля 1989 года при выполнении планового полета на высший пилотаж командира полка полковника Дроздова С.И.. В момент завершения одной из фигур, на высоте 2000 метров произошло разрушение правого киля, приведшее к непарируемому самопроизвольному вращению самолета. Летчик, доложив об опасной ситуации на РП принял решение о катапультировании и своевременно покинул неуправляемую машину. Причиной же данного происшествия стал предварительный надрыв полки корневой нервюры, возникший в результате столкновения в полете 7 сентября 1988 года данного истребителя с МиГ-29 №26 того же пол-

ка. Тогда офицеры ИТС провели лишь беглый осмотр повреждений обоих самолетов, не придав значения детальному изучению внутренних элементов конструкции одной из машин. Трещина, полученная во время столкновения, начала под воздействием полетных нагрузок увеличиваться и в итоге случилось то, что случилось.

В различных источниках проходила информация о том, что в тот же день катастрофа с участием МиГ-29 произошла и в 234-м гв. сап. Причиной называлось столкновение с землей при выполнении «бочки» на малой высоте, произошедшее в следствии потери контроля высоты во время учебного воздушного боя днем в сложных метеоусловиях. Однако подтверждения этого факта ни в формуляре полка, ни в иных исторических материалах авторы книги так и не смогли найти, а потому не ручаются однозначно за достоверность данной информации.

В чем можно быть абсолютно уверенными, так это в том, что если до 1989 года МиГ-29 был всё-таки достаточно секретным самолетом и западные разведки прилагали огромные усилия для получения максимальной информации о его параметрах, то начиная с этого года, новый Микояновский истребитель стал сам раскрываться, постоянно «гастролируя» за границей СССР. И не всегда эти визиты были санкционированы правительством Советского Союза.

Именно тогда с МиГ-29 произошел широко известный всему миру эпизод первого и единственного факта угона этого типа самолёта из СССР. Ранее в большинстве средств массовой информации была растиражирована одна единственная и не совсем полная версия событий, произошедших в 1989 году на аэродроме 176-го иап. Неординарность случившегося заставляет более подробно остановиться на событиях, потрясших наши ВВС.

**МиГ-29 бортовой №06
зав. №2960520145,
из 33-го иап.
Аэродром «Виттшток»**



Франк Розендааль



Валерий Максименко

Итак, если бы не капитан Александр Михайлович Зуев, то суббота 20-го мая 1989 года осталась бы для аэродрома Миха-Цхакая обычным весенним выходным днём. До этого момента молодой и ничем особенным не примечательный летчик, проходил службу в ВВС Группы Советских войск в Венгрии. Там в неполных 25 лет Александр удачно женился на дочери командира 5-го гв. иап. Служба пошла заметно лучше, и вскоре он уже стал капитаном, военным лётчиком 1-го класса. Возможно, эти два обстоятельства не стоит увязывать вместе, однако «злые языки» настаивают на обратном. Тесть вскоре был переведён на вышестоящую должность в Закавказский ВО. Туда же он (под «зоркое отцовское око» и «на свою голову») перевёлся и новоиспеченного зятя.

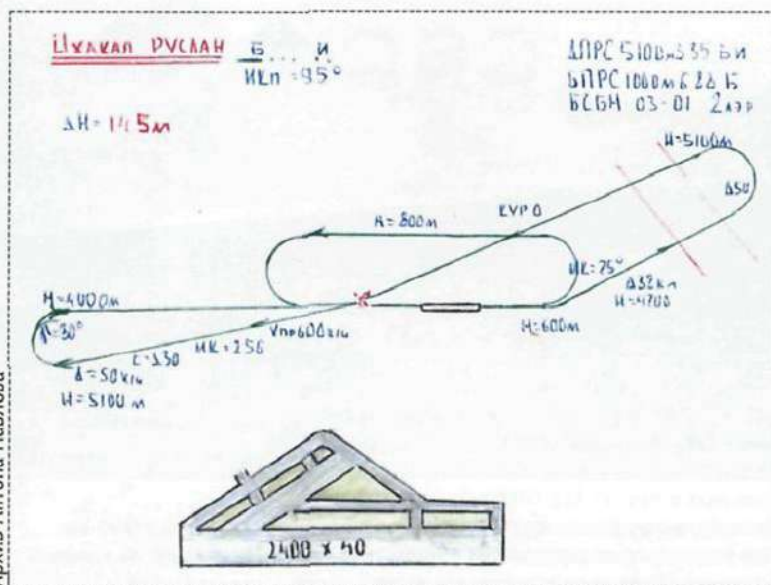
На новом месте условия жизни, видимо, были не столь комфортными, как в Венгрии, но выбирать особенно не приходилось... хотя, как показали дальнейшие события, Зуев нашел свой, ОСОБЕННЫЙ путь.

19 мая 1989 года, заступив на дежурство ДПВС (есть в военной авиации у лётчиков такой вид наряда — дежурный по приёму и выпуску самолётов, лётчик, исполняющий в течение суток обязанности руководителя полётов при вылете самолётов из состава дежурных сил, или при приёмке одиночных перелетающих воздушных судов), Зуев и не собиравшись выполнять свои обязанности. Вместо этого он готовился к заранее спланированному бегству из страны. КДП на аэродроме Миха-Цхакая, где нес своё дежурство капитан, находилось недалеко от домика и позиций дежурного звена (дежурных сил). Поэтому дежурные лётчики (ДПВС) позволяли себе иногда отлучаться туда, скоротать долгие часы суточного дежурства в компании товарищей. Если в звене и объявлялась готовность, то ДПВС успевал буквально за несколько минут (ещё до выруливания дежурного истребителя) прибежать на своё рабочее место на командно-диспетчерском пункте. Вот и тогда, в

пятницу, дождавшись наступления послеобеденной расслабухи на аэродроме и в гарнизоне, ближе вечеру, Зуев принёс в комнату отдыха лётчиков дежурного звена заблаговременно напичканный снотворным торт. Организовал чаепитие, торжественно объявив, что жена родила ему наследника и есть возможность отметить это событие. Среди семерых офицеров, находившихся на тот момент в домике, не было только командира эскадрильи, но отменять намеченное будущий угонщик не стал. Убедившись, что все присутствовавшие отведали его «угощения», а снотворное начало действовать, он перерезал телефонные кабели и направился на отдельную стоянку самолётов дежурного звена. На дворе уже была глубокая ночь, и около «спавших» МиГов никого, кроме солдата часового не было. Однако миновать это препятствие с первого раза не удалось — щупленький боец проявил завидную выдержку и не пропустил к себе на пост постороннего. Зуеву пришлось дожидаться смены караула и повторять попытку. После того, как бойцы поменялись (смена через каждые 2 часа) он опять пошел на пост под видом проверки несения службы (солдаты в ДЗ не знают, кто из лётчиков когда дежурит, так как лётчики заступают через каждые 12 часов новые, а бойцы остаются и постоянно живут в ДЗ).

Второй часовой, 19-летний младший сержант Али Чомаев, допустил роковую ошибку, подпустив Зуева вплотную к себе, за что тут же поплатился, получив удар кулаком с пистолетом в лицо. Однако удар оказался недостаточно точным и боец не только не потерял сознание, но и смог оказать сопротивление. Завязалась борьба, в результате которой Зуев несколько раз выстрелил в бойца из своего табельного пистолета. Посчитав дело сделанным, предатель побежал к самолётам, скинул с воздухозаборников тряпичные заглушки и, забравшись в кабину ближайшего из четырех находившихся на стоянке самолётов, попытался запустить машину. Но часовой, теряя силы, всё-таки

Самолеты 176-го иап на стоянке. На переднем плане МиГ-29 бортовой №28 (синий) зав. №2960515825. Аэродром «Багай-Барановка»



Обычно у каждого летчика в коленном планшете находятся листы с данными по своему и запасным аэродромам. Каждый подобный лист содержит в себе общий вид взлетно-посадочной полосы с ее размерами, расчет курса захода на посадку и т.д. Также обязательным является наличие карты района полетов. На фотографиях показаны образцы соответствующих «шпаргалок», использовавшихся летчиками 176-го иап.



смог произвести несколько ответных выстрелов в сторону нарушителя и на время воспрепятствовать угону, повредив захваченный МиГ (в зарубежной печати утверждается, что Зуев был при этом ранен).

В советской печати было опубликовано выдержка из интервью с Али Чомаевым, данное корреспонденту газеты «Правда» в госпитале, вот его рассказ:

«— Капитан стрелял из пистолета метров с пяти, стрелял шесть раз, ни разу не промахнулся. Меня бросило на землю, я дал ответную очередь. Кажется попал... В руку и в голову. Точно не знаю... Потом не помню... Бежал к старшему дежурному».

Как позже показало расследование, а показания караульного и бортовые самописцы зафиксировали каждое действие капитана: преступник сменил самолет, пересел в борт номер 44, повторно расчехлил воздухозаборники, автономно запустил один из двигателей, уже на рулении запустил второй. Верхние трап-сетки слетели с самолета после разбега по полосе. Взлетев в сторону от моря, Зуев сделал боевой разворот и попытался обстрелять стоянку ДЗ (на Тестере несколько прописей разовой команды — боевая кнопка). Расстрелять из пушки два оставшихся исправными самолета ДЗ ему не удалось — скорее всего он не включил «контактор» пушки. Заметив, что на взлетную полосу уже вырывается самолет погони и времени на новые попытки обезопасить себя у него не остаётся, угонщик спешно направил истребитель в сторону моря.

Надо отметить, что предположения некоторых «защитников» Зуева о «спонтанности» его решения, вызванной душевным кризисом, разбиваются о неопровержимые факты тщательности подготовки преступника к своему перелёту. Задолго до 20 мая, летчик без труда раздобыл «пятикилометровую» карту и просчитал маршрут на Турецкий аэродром Трабзон, расположенному примерно в 760 км от Анкары. Богатое воображение сподвигло будущего предателя на дерзкий план угона самолета с применением снотворного, которое приобреталось им небольшими порциями в местных аптеках. Хочется думать, что Александр не планировал изначально убийство, однако примененное в итоге боевое оружие, лишило его права называться Воином и поставило в один ряд именно с убийцами.

Так что же повлияло на такой кардинальный поворот судьбы? Сейчас, по прошествии стольких лет, уже можно дать точный ответ на этот вопрос. Молодой офицер, строивший на жизнь грандиозные планы, столкнулся с объективными сложностями на службе. Ведь если изначально его авиационная карьера складывалась более чем удачно. Многие летчики мечтали летать на МиГ-29, рвались в прославленный полк, единственный в Закавказье эксплуатировавший «четвертое поколение». А тут, как говорится, всё в порядке — благоприятное стечение обстоятельств позволило иметь такую возможность. Возможно, ему не нравилось служить на «периферии» и Зуев стремился скорее добиться большего. Ради этого он даже задумал поступить в ШЛИ — школу летчиков-испытателей.

Вот как вспоминал известный летчик Александр Гарнаев об этом факте в своей книге «Аэроузел-2»:

«... В ту зиму 1986/87 года у меня было наиболее благоприятное время — огромной компанией мы вырвались на горнолыжные каникулы в Кавказские горы, собрались летчики-испытатели всех

поколений: от нас троих с Сергеем Мельниковым и Маратом Алыковым — самых молодых, до уважаемых ветеранов.

Как-то раз, в один из чудесных солнечных дней, съезжая с горы Чегет, я был остановлен одним из наших ветеранов, заместителем начальника Школы лётчиков-испытателей Александром Андреевичем Муравьевым. Указывая лыжной палкой вверх по склону, он проговорил:

— Видишь вверху трёх парней? Это строевые лётчики с МиГов-двадцать девятого, хотят поступать в нашу Школу. Раз ты у нас самый «свежий» слушатель, я им посоветовал по всем вопросам обращаться за консультацией к тебе: через какие нужно пройти формальности и как правильно готовиться к экзаменам. Кстати, они все армавирские выпускники и, кажется, тебя знают. Помоги им в любом случае, они сейчас служат в Закавказье, где прошла и моя служба.

Он понёсся дальше вниз, а мы с этими ребятами повстречались на склоне. Действительно, они меня неплохо знали. Ещё будучи курсантом, я стал инструктором-парашютистом и постоянно участвовал во всех парашютных прыжковых днях, помогая остальным укладывать парашюты, надевать и подгонять их — это было вроде моей отработки за возможность прыгать самому. Таким образом приходилось работать с большой частью курсантов младших курсов. Вот многие из них меня и запомнили, хотя я их всех, конечно же, упомянуть не мог.

Всё оставшееся после нашей встречи в горах время мы провели вместе. Это было неслабое времячко!

Объективно, все они имели отличные шансы на поступление в Школу лётчиков-испытателей, уровень лётной подготовки у них был значительно выше, чем у среднестатистического лётчика ВВС: первый класс, наиболее современный тип самолёта, и всё это — при возрасте (что тоже было весьма немаловажно) лишь двадцать семь лет!

Субъективно, один из них — наиболее симпатичный, высокий светловолосый парень имел наилучшие шансы из-за явно выраженного упорства и даже, вероятно, целеустремлённости. После того чудного отдыха в горах он приезжал к нам в гости, в тогда ещё не очень открытый город Жуковский, и даже пожил недельку в «общаге» Школы лётчиков-испытателей. Там мы его детально консультировали, помогали подготовиться к поступлению. Но на следующий 1988 год набора не было, и ему приходилось рассчитывать лишь на будущий год.

Его звали Александр Зуев...

Возможно, этот факт «отсрочки» и снежный ком семейных неурядиц подломили тот внутренний стержень веры и целеустремлённости, подмеченный Александром Гарнаевым. Сложный характер всё чаще стал вырываться наружу и подталки-

вать Зуева на неадекватные поступки. Он даже пару раз попадал под «разнос» комсомольских собраний. Начались «воспитательные» меры. Некогда перспективного лётчика все чаще стали отстранять от полетов.

Будучи в апреле окончательно отстранённым от лётной работы по состоянию здоровья (как гласил диагноз, капитан страдал удвоением правой почки с полным расщеплением мочеточника) он потерял реальные перспективы роста. Завышенная самооценка не позволила ему принять правильные решения, а лишь усугубила неприязнь к окружающим и своему Государству.

Тут можно сказать, что существует ещё одна версия причин побега. Многие сослуживцы считают, что Зуев в свою бытность пребывания в Венгрии был завербован иностранными спецслужбами и перелёт спровоцирован ими. Но эта теория маловероятна. Самолет МиГ-29 на тот момент уже не являлся «страшной тайной Советов», мы начинали активно поставлять его в другие страны. За год до описываемых событий микояновский истребитель произвел фурор на международном авиасалоне в Фарнборо! Так что если Зуев и был завербован, то скорее всего его «хозяева» не стали бы столь грубо вызывать своего ценного информатора. Все прекрасно понимали, что СССР на тот момент имел огромный вес в мире и просто так подобные «шалости» никому с рук не сойдут.

Но вернемся к субботним событиям. «Уходил» Зуев на бреющем полете, со скоростью 1000 км/ч, на высоте около ста метров, чем также обеспечил себе безопасность от обстрела ЗРК ПВО. В 5 часов 46 минут с того же аэродрома, ровно через семь и двенадцать минут после взлета угонщика, с целью пресечения угона были подняты оставшиеся два истребителя ДЗ. Осуществить намеченное им не удалось в виду незначительного расстояния до государственной границы (всего 90 км) и скорости событий. Да и практического смысла в этой погоне не было — подлетное время от авиабазы Миха-Цхакая до территории Турции составляло менее десяти минут.

МиГ-29 бортовой №44 (синий) зав. №2960516503, угнанный 20 мая 1989 года с аэродрома Миха-Цхакая. Снимок, растиражированный в западной прессе, сделан в турецком аэропорту Трабзон.



Долгое время не особенно афишировался тот факт, что, вслед за угнанным 44-м бортом, через семь минут с Цхакая взлетел второй истребитель МиГ-29. В кабине самолета находился командир эскадрильи майор В.Петрухин, который по чистой случайности не успел «полакомиться» своим кушочком отравленного пирога — им «угостился» один из солдат, мимоходом посетивший «чаепитие». Другой дежурный летчик, майор В.Зуев — однофамилец угонщика — уже почти готовый к старту, не смог вылететь из-за действия снотворного. Преследуя преступника, майор Петрухин залетел на территорию Турции и некоторое время находился в воздушном пространстве чужого государства. К сожалению, он так и не смог перехватить угнанный МиГ, совершивший посадку в аэропорту «Трабзон».

Удивительно, но по нашему телевидению не стали замалчивать этот инцидент и объявили: на турецкий аэродром Трабзон со стоянки авиабазы ВВС близ грузинского города Миха-Цхакая был угнан истребитель с полным боекомплект. Угонщик по фамилии Зуев — бывший летчик этого полка, он ранен и находится под защитой международного Красного Креста. МИД СССР ведет

переговоры о возвращении самолёта и лётчика-преступника на родину.

Вернувшегося на свою авиабазу майору Петрухину было запрещено упоминать об этой пого-не. Налицо был не только угон истребителя 4-го поколения со всем вооружением, но и явный факт безнаказанного прорыва системы ПВО (по сути своей — нарушения границы другого государства) страны состоящей в НАТО. А это уже, как говорится, «совсем другая песня».

Возникшие дипломатические и юридические проблемы, связанные с угоном самолёта, обе страны смогли урегулировать в течении тридцати часов. Безусловно, за это время специалисты НАТО обследовали «подарок от Советов», но полученная информация была слишком несущественна, чтобы считать, что она понизит обороноспособность нашей страны. Тем временем, турецкий Суд поспешным решением постановил, что действия Зуева носят политический характер, отказав тем самым в его выдаче СССР. Хотя на Родине против него уже было возбуждено уголовное дело. Передать новейший истребитель американцам, или максимально долго продержать его у себя, как это в своё время сделали японцы с угнанным МиГ-25, турки не решились. И это, несмотря на мощнейшее давление со стороны США, настаивавшего на передаче самолёта своим специалистам для подробного изучения, мотивируя это тем, что Турция — член НАТО.

Группа возврата на Ил-76 взлетела забирать домой злополучный борт 44 в тот же день, но, не получив добро на посадку в Трабзоне, они вернулись в СССР ни с чем. 21-го мая все прошло по плану и Ил-76 во второй раз оказался в турецком небе. Так как никто не знал, в каком состоянии после наземной перестрелки и перелёта находится МиГ, в транспортный самолёт, помимо автомашин АПА и топливозаправщика, загрузили всё, что могло понадобиться для быстрого ремонта истребителя. В Миха-Цхакаи на подхвате стоял второй Ил с комплектом новых двигателей и запчастями. Перелет прошёл штатно. Приземлившись в 9 часов 44 минуты в оцепленном армией и полицией аэропорту и проведя беглый осмотр «блудного сына», техники дали добро на отлёт. При этом советскому лётчику, а им оказался старший штурман 176-го иап подполковник Сергей Борисович Шатравка, поставили задачу «сделать всё для безусловного и быстреешего пересечения границы». В случае выявления в полёте неисправностей, не позволяющих продолжить полёт, он должен был катапультироваться, но только так чтобы «сорок четвертый» упал в море над территорией СССР. Ожидая возможных провокаций со стороны «вероятного противника», пограничные и спасательные службы были приведены в боевую готовность. В любой момент в небо готовы были подняться спасательные вертолёты.



Общее напряжение частично спало, когда лётчик, оторвав свой истребитель от полосы, под многочисленными вспышками фотокамер местных журналистов выполнил боевой разворот и на форсаже эффектно ушел в сторону моря, взяв курс на «Руслан» (позывной аэродром Цхакая). Следом за ним взлетел на Ил-76 командир корабля, лётчик 1-го класса подполковник С.Жбанков, также продемонстрировав «гостеприимным» туркам своё мастерство пилотирования. Возвращение на родную авиабазу прошло без каких-либо проблем. Сразу после посадки МиГ передала специалистам, определившим, что главным материальным ущербом от угона стало рассекречивание системы ПАРОЛЬ (свой-чужой) и необходимость скорейшей замены ее на всем самолетном парке Союза.

Естественно, что такое происшествие оставило после себя масштабные оргвыводы — полк еще долгое время лихорадило от всевозможных проверок и комиссий. Однако видимым «результатом» стало лишь обязательное появление на рулежных дорожках всех советских аэродромов шлагбаумов, призванных воспрепятствовать подобным случаям. Естественно, не обошлось без кадровых изменений — командира полка сняли с занимаемой должности и перевели к другому месту службы. Командир дивизии генерал Попов, как раз перед этим случаем заменился в ГСВГ, а его преемника «по всей строгости» спрашивать не стали. Герой-боец после окончания лечения получил отпуск домой. Ну а МиГ-29 с заводским №2960516503 продолжил свою службу в родном полку. Аэродромные острословы быстро дали ему прозвище — «имени александра зуева».

На этом случае черная полоса, преследовавшая МиГ-29 в течении нескольких месяцев с начала 1989-го года, наконец-то закончилась. Потрясения, взбудоражившие все без исключения военные аэродромы страны, постепенно начали отходить в второй план. Жизнь авиаторов возвращалась в привычное русло — полеты, полеты и еще раз полеты.

Переучивание лётчиков на МиГ-29 до 89-го года фактически велось на базе лишь одного инструкторского полка в Липецке. Но его возможностей в условиях растущего количества оснащаемых новой техникой полков явно не хватало. В связи с этим, руководством ВВС было принято решение о необходимости создания специализированных учебных авиационных центров (УАЦ), в условиях которых вчерашние выпускники летных училищ еще до распределения по боевым полкам смогут сразу же переучиваться на новый тип самолета. На базе расформированного БВВАУЛ сформировали 1080-й УАЦ в составе 160-го и 343-го ииап. Между ними и предполагалось распределить часть учебной нагрузки, разгрузив тем самым 91-й ииап. Помимо этого, 343-й полк



Виктор Друшляков

должен был взять на себя основную долю летной подготовки офицеров, переучивающихся на МиГ-29 с других типов самолетов. Естественно, что данное решение потребовало скорейшего появления новых МиГов на авиабазе, расположенной в Саратовской области.

Аэродром Багай-Барановка, где собственно говоря и базировался 343-й ииап, был создан в сороковых годах и получил своё название благодаря близлежащей реке Багай и селу Барановка, стоящему на её берегах. Первоначально он эксплуатировался 8-м запасным авиационным полком, специализировавшимся на подготовке частей вооруженных истребителями Яковлева, а также производил облёт самолетов Як, выпускаемых Саратовским авиазаводом. Позже, уже в послевоенный период на аэродроме обосновался инструкторский полк, летавший на МиГ-17, Л-29, МиГ-23 и входивший вместе с 281-м исап (аэродром Тоцкое) в состав 796-го Центра подготовки офицеров — командиров звеньев истребительной и истребительно-бомбардировочной авиации. Приказ о замене самолетного парка пришел в первых числах весны. А уже совсем скоро, в июне, первые две спарки торжественно встречали общим построением во главе с командиром полка и начальником центра. Через месяц после этого знаменательного события лидерная группа инженерного персонала отправилась в Ивано-Франковск для переучивания на боевые МиГ-29 и подготовки к перелету принятых у местного 145-го ииап истребителей. Вторую группу командировали в Закавказье, где им также предстояло получить несколько бортов из состава 176-го ииап. В итоге, к сентябрю по бумагам полк фактически полностью укомплектовали и дело оставалось только назначить даты перелетов.

Перебазирование распланировали в шесть этапов и предполагали уложиться за пару недель. Однако, как это обычно бывает в авиации, различные факторы (погода, «отказы», отсутствие на маршруте запасных аэродромов и т.д.) не позво-

МиГ-29 бортовой №17 (синий) зав. №2960509176 из состава 343-го ииап, Самолет получен из Ивано-Франковска, где эксплуатировался под №24 (белый).

Несмотря на передислокацию из СССР в ГДР и связанные с этим сложности, 968-й иап не снизил уровень боевой готовности. Было обеспечено 172 летные смены.

Общий налет на выполнение учебно-боевых задач составил 3660 часов.

Истребители 968-го иап
№42 зав. №2960509161,
№43 зав. №2960509166...



Архив Дирка Пескера



Архив Дирка Пескера



...№49 зав. №2960509181
и №59 зав. №2960509162.
Аэродром «Альтенбург»
(Нюблиц).



Архив Дирка Пескера

лили намеченному свершиться точно в срок и на все ушло около месяца — с 03 по 30 сентября. Но знающие люди согласятся, что и это прекрасный результат!

Таким образом, на начало октября 343-й инструкторский иап располагал более чем двумя десятками МиГ-29 в варианте «изделие 9-12». Ивано-Франковский полк поделился машинами 09-й и 12-й серии (одни из старейших своих самолетов), восполнив отданные МиГи новыми, причем уже самыми современными на тот момент — тип «9-13». Из Миха-Цхакаи прилетело шесть истребителей, из которых пара была 12-й серии (борты 01 и 02), а оставшиеся четыре принадлежали к 15-й серии (точно известно, что у одного из них был бортовой №27). Имевшиеся ранее МиГ-23МЛДУБ постепенно сдали в распоряжение одного из дальневосточных полков и с нового учебного года 343-й ииап начал полноценно выполнять свои задачи по переучиванию летчиков на МиГ-29.

Начавшийся в стране период очередного потепления взаимоотношений с «потенциальными противниками» привел к заключению между СССР и странами Варшавского Договора соглаше-

ния с США и его западными союзниками о сокращении обычного вооружения. По данным Министерства Обороны США, к этому времени тактический ядерный потенциал СССР в несколько раз превосходил аналогичные запасы НАТО. Особое беспокойство у запада вызывало наличие в непосредственной близости от своих границ истребительно-бомбардировочных авиационных полков, оснащенных такими совершенными средствами доставки, как Су-24, что по их мнению, еще более усугубляло этот дисбаланс на Европейском театре военных действий. Не удивительно, что в первую очередь новый договор затронул именно эти авиационные полки бомбардировочного назначения, которые стали активно выводиться с передовых советских аэродромов в глубь государства. Им на смену сажали истребительные авиаполки.

Ярким примером подобной рокировки можно считать передислокацию 968-го иап со своей родной базы в Белоруссии, на аэродром Альтенбург (Ноблиц) республики ГДР. Подчиняясь требованиям директивы ГК ВВС от 28 февраля 1989 года №123/3/00275, в период с 12 по 26 июня 1989 года, знаменитый истребительный полк основными силами перебазировался на новое место службы. Расположенный здесь ранее 296-й апиб на МиГ-27М перелетел на авиабазу Гроссенхайн, а в Белоруссию отправили полк на тех самых ненавистных натовцами Су-24 из Бранда (его заменили на 911-й апиб, оснащенный МиГ-27К). С этого момента 968-й истребительный авиационный Севастопольский Краснознаменный ордена Суворова III-й степени полк вошел в 6-ю гвардейскую иад и стал подчиняться 16 воздушной армии западной группы войск.

Другим примером, с более сложной комбинацией перемещений и замен является появление МиГ-29 на аэродроме Цербст. Базировавшийся тут 35-й апиб был перепрофилирован из бомбардировочного в истребительный, сохранив при этом подчинение 126-й иад. Имевшиеся в его составе самолеты МиГ-23М в августе перегнали в Союз, параллельно получив дюжину* МиГ-29 «изделие 9-12» (07-й серии) из 968-го иап и столько же машин (10-й и 12-й серии) из 91-го ииап. Местных летчиков при этом решили перевести в 53-й гв. иап (ставший соответственно гвардейским апиб) и там переучить на МиГ-27. А летный состав из Шауляя отправили на их место в Германию. Таким образом удалось за максимально сжатые сроки оснастить 16 ВА еще одним полностью подготовленным истребительным полком! Помимо боевых МиГ-29 35-й иап сразу же укомплектовали парой учебно-боевых машин, оставив при этом в его составе МиГ-23УБ. Через несколько месяцев после окончания всех этих пере-

ездов, в ноябре полк наконец-то смог подтвердить свою боеготовность перед комиссией командира 126-й иад и, получив оценку «хорошо», приступил к несению боевого дежурства в системе ПВО. До конца года истребители с красными бортовыми номерами 12 раз поднимались в небо по тревоге на перехват учебных целей, из них 6 ночью. Менее чем за полгода было произведено более полутора тысяч перехватов и воздушных боев, около трехсот стрельб по наземным целям и чуть менее двадцати по воздушным. Такая активность полка была бы невозможна, если бы ис-

МиГ-29 35-го иап с бортовым №22 зав. №2960510184. Предположительно, получен из 968-го иап, где эксплуатировался под номером 76 (оранжевый). Аэродром Цербст.



Франк Розендааль



Александр Голыц

правность техники не поддерживалась на очень высоком уровне. Достаточно сказать, что количество «отличных самолетов» во всех трех эскадрильях достигало в один период 9 истребителей. Некоторые машины сохранили соответствующие знаки еще со времен своего предыдущего места службы. Так, например МиГ-29 с бортовыми №09, 12, 21, 22, 23, прибывшие из Липецка, благодаря ответственному инженерному персоналу, смогли на протяжении всей своей последующей жизни в Цербсте не расставаться с заветной эмблемой.

МиГ-29 35-го иап с бортовым №25 зав. №2960510194. Предположительно, получен из 91-го ииап.

* В основном, благодаря этому, состав боевых МиГов 968-го иап уменьшился в 1989 году с 47 до 30



Вадим Бабенко

**МиГ-29 404-го иап
с бортовыми №02,
04 и 44 (синий).
Аэродром «Орловка».**



Вадим Бабенко



Вадим Бабенко

**Истребители 404-го иап
с бортовыми №43
и 49 (синий)
на авиабазе «Мары-1».**

Переворужение истребительных полков продолжалось и в глубине СССР. В августе 1989 года приступил к замене своих МиГ-23М на МиГ-29 404-й Таллинский Ордена Кутузова III степени истребительный авиационный полк. Дальневосточники получили новые машины из Шауляя, где как уже говорилось выше, местный иап переквалифицировался в апиб и вынужден был расстаться с МиГ-29. Расквартированному на аэродроме «Орловка» (поселок Серышево-4) истребительному полку предстояло на своем опыте проверить, насколько надежными окажутся в условиях сурового климата Дальнего Востока микояновские самолеты 4-го поколения. Было от чего опасаться за работоспособность машин — порой температура зимой опускается за -40, а летом люди ощущают себя жителями субтропиков. Такие контрасты требовали особой предполетной подготовки для техники.

Итак, перелетевшие с 28 июля по 20 августа 1989 года МиГ-29 первым делом отправляли в ТЭЧ на детальную проверку работоспособности систем оборудования и перенастройку прицелов (самолеты какое-то время все же выполняли функции истребителей-бомбардировщиков). Выяснился неприятный факт — количество полностью исправных машин не дотягивает до установленных норм. Однако поставленные сроки возобновления боевого дежурства потребовали не дожидаться восстановления всех истребителей. Командиром было принято решение временно ограничиться распределением МиГов с исправными прицелами по трем эскадрильям. Из Шауляя полк прибыл почти в полном составе и, следовательно, необходимости в упорядочении бортовых номеров не потребовалось — всем «двадцать девятым» сохранили родные, нанесенные еще на заводе синие номера. Но после перераспределения по новым параметрам во всех аз возникла некоторая чехарда с номерацией. Так, например, в 1-ю эскадрилью попали МиГ-29 №06, 08, 10, 15, 24, 32, 42, 44, 47, 50, 52 и 54, а «командирский» борт №01 пристроили в 3-ю эскадрилью.

В таких вот условиях незадолго до конца года полк приступил к несению боевого дежурства по охране передовых рубежей СССР. Летали в смешанном режиме на МиГ-23М и МиГ-29 одновременно. Буквально в первые же дни наступившей зимы выяснилось, что проблемы с прицелами это не самое тяжелое испытание, которое собирается преподнести «теплолюбивый» МиГ-29. Во время подготовки к полетам часто не хватало запчастей и некоторые машины становились просто «донорами». С самолетов снимались запчасти и



Вадим Бабенко

взяли их на другие машины, из-за этого многие МиГи вообще не поднялись в воздух, став просто корпусами, грудой металла. Помимо этого, для того, чтобы выставить на полеты требуемое количество самолетов, техника приходилось в буквальном смысле укутывать свои машины. Электроника отказывалась работать, когда на улице было меньше -25, резиновые уплотнители дубели и теряли эластичность, двигатели не запускались. И всё это на фоне того, что подготовка самолетов велась не в стационарных укрытиях, закатить в которые МиГ-29 без повреждения законцовок крыльев первоначально не получалось (хотя достоверно известно, что в конце октября 1989 года умельцы инженерной службы все-таки втиснули самолеты в укрытия, с помощью специальных направляющих труб), а на улице, где офицерам технических служб приходилось наравне со своими железными птицами стойко переносить все тяготы и лишения службы. Иногда спасением являлись постоянно включенные тепловые машины, гнавшие по «рукавам» горячий воздух внутрь истребителей к отсеку АДП (блок АДП при этом снимали и ставили на батарею) и КСА. Рядом ставили «дуйку» (это машина с установленным на ней реактивным движком, которой с полосы и рулежек сдувают снег, лед и грязь), которая дула на малом газу горячим воздухом вдоль самолетов. В самом крайнем случае техник самолета забирался в воздухозаборник провернуть несколько раз ротор (заодно проверялись лопасти вентилятора на «наличие отсутствия» забоя лопаток и отсутствие льда в воздухозаборнике). Но порой ничто не помогало и тогда командир отменял полеты, заклиная, чтобы в зоне ответственности полка* не появилось нежеланных гостей.

* 404 иап прикрывал находящуюся неподалеку Зейскую ГЭС

МиГ-29 404-го иап с бортовым №50 (синий) зав. №2960516787. После очередных плановых стрельб на полигоне самолет получил две красные звездочки за успешно сбитые мишени.

Вид на стоянку МиГ-29 404 иап с высоты птичьего полета.



**МиГ-29 бортовой №21
зав. №2960516768.
Один из десяти МиГ-29
переданных 773-у иап
из Кубинки,
Аэродром «Дамгартен».**



Франк Розендааль

По неуточненным данным, но скорее всего именно весной 1989-м года, на МиГ-29 перевооружился еще один истребительный полк ВВС, расположенный на аэродроме Маркулешты. Входивший в 119-ю дивизию 5-й ВА, 86-й Борисовский Краснознаменный гвардейский, ордена Суворова III степени иап, одновременно оснастили сразу всеми тремя типами новых истребителей — «9-12», «9-13» и «9-51». Из общего числа тридцати шести полученных гвардейцами из Молдавии боевых МиГ-29, на долю «9-12» пришлось одиннадцать машин переданных из 234-го гв. сап и зачисленных во вторую аз под номерами 21—30. По понятной причине самолеты 12-й и 16-й серий были уже не новыми. Один борт (экс 08-й зав. №2960516761) даже успел отличиться, побывав во время визита пилотажников из Кубинки на финском аэродроме «Риссала» в 1986-м году.

Возвращаясь к западному направлению передовых рубежей СССР, надо обязательно упомянуть о факте увеличения в ГСВГ семьи МиГ-29 раннего типа за счет оснащения ими 773-го иап, размещавшегося на аэродроме Дамгартен (ГДР). Этот полк, также как и 33-й иап, входил в состав 16-й Краснознаменной Свирской гв. иад, однако в

отличие от него успел изначально познакомиться с более совершенными «двадцать девятыми», начав к тому моменту эксплуатировать МиГ-29 «изделие 9-13». Неудивительно, что когда с 5 сентября по 22 ноября 1989 года из Кубинки сюда переехали группа из десяти истребителей «изделие 9-12», то их встречал подготовленный персонал, прошедший не только теоретическое перечисление, но и на практике поработавший с новой машиной.

После положенного в таких случаях осмотра специалистами ТЭЧ самолеты зачислили во вторую авиационную эскадрилью. Смысл с воздушозаборников истребителей старую тактическую нумерацию (а в отдельных вопиющих случаях просто замазав темно-серой краской заводские цифры), всем МиГам присвоили свои «фирменные» — с острыми/кривыми двойками, бортовые номера белого цвета 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28 и 29.

На этих машинах стоит остановиться отдельно, так как они вызвали противоречивое мнение о себе. С одной стороны, в элитную десятку, также как и в Маркулештах, попало несколько так называемых «финских» бортов, в разное время побывавших на показах в Финляндии — 20-й, 21-й,

**МиГ-29 бортовой №23
зав. №2960512149,
из 773-го иап.
По каким-то не совсем
понятным причинам самолет
не был доработан
генератором вихрей на
ПВД (во всяком случае, ни
на одной из имеющихся у
авторов более чем 20
фотографий, сделанных
в разное время, данный
элемент не обнаружен).**



Йенс Шиммра



22-й, 24-й и 26-й самолеты. Данная пятерка изначально отличалась от остальных МиГ-29 своим внешним видом, так как буквально за месяц с небольшим до перевода в Дамгартен эти истребители готовили к очередному визиту в Финляндию. Специально по такому поводу их перекрасили свежей краской. Мера была вынужденная, так как от активных полетов МиГи более походили на поросят, нежели на красавцев. При этом новой краской не только повторили схему заводского камуфляжа, но от чрезмерного усердия залили все технические надписи на лючках и отсеках — на «финских» самолетах вообще не было никаких надписей, стрелок и отметок. «Чистюли» оказались удивительно толковыми машинами, при том что еще до появления «9-12» в полку о них сложилось мнение как о самолетах, отличающихся слабой надежностью. По воспоминаниям техников 20-го и 21-го бортов Евгения Захарова и Дмитрия Кумукова соответственно, им порой приходилось просто валять дурака, меньше всех таская своих подопечных в ТЭЧ на устранение неисправностей. Казалось, что «великолепная пятерка» выходила из строя в исключительных случаях!

Противоположностью этим машинам стали «реликтовые» самолеты №28 и 29, входившие в третье звено. Такое прозвище они получили за то, что принадлежали к самой ранней 05-й серии выпуска. Вообще надо отметить, что когда «9-12» выкатывали на полеты, то по такому случаю у ЦЗТ собирался почти весь полк. Во-первых использование СВС (массандры) привлекало любителей выпить — они толпами встречали и провожали в полет «двадцать девятые» — в надежде на халявные 0,5 л. Но основная масса конечно же интересовалась полетом конструкторской мысли. Шло бурное обсуждение достоинств и недостатков некоторых инженерных решений, воплощенных в машинах разных серий. Упомянутые выше 28-й и 29-й борты давали для подобных дебатов много

пищи, так как после каждого вылета у них выявлялся такой длинный список «отказов», что самолеты на месяц застревали в ТЭЧ на устранение неисправностей. В итоге эти машины снискали о себе и о своей серии достаточно негативное мнение и потому почти не летали. К примеру, можно сказать, что борт №29 с начала своей эксплуатации в 1983 году не налетал и 100 часов.

Период активного перевооружения советской истребительной авиации на МиГ-29 в конце восьмидесятых годов совпал с началом фактического сокращения численности полков, находившихся на европейской части страны и за её пределами. Подчиняясь решению правительства, последовавшего после заявления Михаила Горбачева, сделанного им в декабре 1988 на Генеральной ассамблее ООН об одностороннем сокращении советских вооруженных сил, военные были обязаны вписываться в установленные рамки численности стратегической и фронтовой авиации. Пускать под нож совсем еще новые МиГ-29, подпадавшие под данное сокращение или выводить их все «за Урал» никто не собирался, поэтому командование пошло на единственно верный в той не простой ситуации шаг. Было принято решение о передаче части фронтовых полков в ведение Военно-морского флота, не имевшего ограничения по количеству техники.

Одной из первых подверглась соответствующей переквалификации 119-я истребительная авиационная Невельская Краснознаменная ордена Суворова II степени дивизия, переданная 12 октября 1989 года в состав ВВС Черноморского флота. Входившие на тот момент в неё известные нам 86-й гв. иап и 161-й иап автоматически стали именоваться морскими истребительными авиационными полками. Это повлекло за собой массу сопутствующих изменений не только в названиях, учебных планах, новых целях и задачах, но даже во внешнем облике военнослужащих. Солдаты те-

**МиГ-29 бортовой №25
зав. №2960512126,
773-й иап.**

Белый ободок перед козырьком кабины летчика на данном истребителе — ни что иное, как обычная подкраска, появившаяся после частых осмотров герметичности остекления. По стандарту данное место требуется подкрашивать черной краской, но...



Истребители МиГ-29 из состава 234-го гв. иап №51 и №45 демонстрируют полетный порядок «зеркало». Несмотря на бытующее мнение об исключительно «показном» характере службы летчиков в Кубинке, действительность была совершенно иной. Так, например, до последнего момента оставался малоизвестным тот факт, что во время очередного возвращения из Маров, именно летчики 234-го гв. иап первыми выполнили ночной перелет парами. Произошло это после промежуточной посадки в Ростове, когда офицеры получили приказ продолжить перелет, не дожидаясь рассвета, и следовать не по одиночке, а именно строго парами.

перь в одночасье стали матросами, а летчики сменили зеленые общевойсковые шинели на черные морские.

Помимо этих двух частей, вынужденно ставших морскими, не стоит забывать о том, что в СССР по прежнему существовал и успешно функционировал настоящий истребительный авиационный полк, предназначенный для корабельного базирования, в состав которого входили новые Микояновские машины. Речь конечно же идет о 100-м киап, состоявшем на тот момент из трех авиационных эскадрилий, оснащенных самолетами Су-27, МиГ-29 и Л-39.

После того, как 30 декабря 1989 года на авиабазе «Саки» был сформирован 1063-й ЦБП корабельной авиации (КА), 100-й инструкторско-исследовательский иап вошел в его состав и получил новое наименование — корабельный истребительный авиаполк. Практически в то же время 3-я аз рассталась со своими учебно-тренировочными самолетами Л-39, получив на замену штурмовики Су-25 и теперь общий состав части насчитывал 53 машины: 1-я аз — 12 Су-27 и 8 Су-27УБ; 2-я аз — 12 МиГ-29 и 6 МиГ-29УБ; 3-я аз — 6 Су-25, 2 Су-25УБ и 7 Су-25УТГ.

Самолетами МиГ-29 оснащали не только фронтовую и морскую авиацию, на микояновский истребитель все больше внимания обращало командование ПВО, искавшее замену МиГ-23П. Эта машина долгое время занимала нишу легкого маневренного истребителя на ряду с другими специализированными перехватчиками. Наличие у «изделия 6»^{*} уникальной системы наведения, позволявшей обеспечивать двусторонний обмен информацией не только с наземным командным пунктом, но и с самолетами обнаружения и наведе-

дения, созданными на базе перехватчика МиГ-31, делало этот МиГ-23 по истине незаменимым оружием ПВО. Однако потенциал новых МиГов был значительно выше и потому решение о перевооружении полков укомплектованных МиГ-23П оставалось лишь поэтапно реализовать.

Имея в своем распоряжении 116-й учебный авиационный центр^{**}, выполнявший задачи по обеспечению боевой работы на полигоне «Ашулук» и проверке, а также обучению личного состава авиационных частей боевому применению по воздушным целям, руководство ПВО именно сюда направило свои первые МиГ-29.

До перевооружения на истребители четвертого поколения аэродром «Приволжский» в разный период времени служил базой для 15 типов летательных аппаратов! Среди них были такие прославленные машины как МиГ-15, Ту-4, Як-25, Як-28, МиГ-19, МиГ-21. В 1978 году из состава Центра была исключена смешанная эскадрилья транспортных и бомбардировочных самолетов и введена истребительная на МиГ-23. Интересно, но с появлением в части машин третьего поколения, командование не стало сокращать морально устаревшие МиГ-21Бис. Поэтому вплоть до конца восьмидесятых Центр летал на двух типах истребителей: первая эскадрилья на МиГ-21Бис, а вторая и третья на МиГ-23МЛД.

Анализируя предложенные на выбор два имеющихся типа МиГ-29 «изделие 9-12» или «9-13», ПВО изначально отдали предпочтение первому ва-

^{*} Самолет МиГ-23П имел, помимо заводского обозначения 23-14, еще и «открытое» военное обозначение — Изделие 6

^{**} Первоначально именовавшийся как 228-й учебный авиационный полк, а до июня 1960 года 228 смешанный авиационный полк.

рианту, так как им требовался наиболее легкий самолет, так сказать без «лишнего» оборудования. Предполагалось, что разработчики учтут все высказанные пожелания и оснастят истребитель новым радиолокационным комплексом и доработают систему вооружения. К тому же КБ «МиГ» не скрывало, что вовсю ведет работы над МиГ-29М, который по их мнению должен был в перспективе максимально удовлетворять требованиям заказчиков.

В конце 1988 года астраханский Учебный Центр приступил к получению новой техники. Первая эскадра сдала свои БИСы на базу хране-

ния и, начиная с 01 февраля 1989 года, стала осваивать «изделия 9-12А». Перегнанные из Луховиц самолеты с синими бортовыми номерами принадлежали к «поздним» сериям, сделанным под экспорт. Этот факт является не случайным, так как вплоть до 1991 года в Астрахани, параллельно с летно-техническим составом Советских полков, обучали военнослужащих стран Варшавского договора, Кубы, Вьетнама и Албании. Таким образом, Центр был третьим местом в СССР, помимо 715-го уап в Луговой и 1521-ой Базы в Марах, где готовили иностранных летчиков на самолетах МиГ.



МиГ-29А с бортовым №01 зав. №2960526306, из состава 1-й аз 116-го учебного центра. Аэродром «Приволжский».



МиГ-29А с бортовым №35 зав. №2960525112 и №41 зав. №2960525795, из состава 715-го учебного центра.





Истребитель с бортовым №10 зав. №2960525775 стал первым из девяти МиГ-29 в комплектации «Б», полученных 234-м гв. иап.

Если не считать несколько иного внутреннего оборудования «экспортных» МиГ-29, внешне такие машины можно было легко отличить по широким рулям направления (на самолетах, построенных для ВВС СССР стояли исключительно доработанные РН старого образца) и иной антенне СРО. Плюс камуфляжная окраска и противобликовая маска перед фонарем кабины пилота на МиГ-29 «тип 9-12А/Б», наносились по схеме, ставшей стандартной после 1988 года и фактически единой для всех боевых МиГ.

До конца года в Центр перегнали 12 боевых машин и 4 «спарки» сохранив вторую и третью эскадрильи на МиГ-23МЛД.

Первоначальный и окончательный варианты жаропрочной накладки с отражателем газов. Первый вид накладок устанавливался на все серийные МиГ-29, строившиеся для ВВС СССР до 1987 года. Исключение составили семь самолетов (см. Приложение).



Антон Павлов



Антон Павлов

Рули направления первоначального образца, удлиненные на 21% при помощи специальных «ножей» и рули новой конструкции с увеличенной площадью.



Виталий Еремин



Антон Павлов

С марта по сентябрь текущего года количество выкупленных ВВС СССР «экспортных» МиГ-29 пополнилось почти тремя десятками истребителей. Их передали в распоряжение 715-го уап и 234-й гв. сап — 20 самолетов перегнали из Луховиц в Киргизию и, соответственно, 7 в Подмоскovie (исключение составили борт №10 зав. №2960525775Б и 51 зав. №2960526305Б, полученный в Кубинке в конце 1988 года). Возвращаясь к теме символики на самолетах, надо упомянуть о том, что на всех шести МиГах, полученных показной эскадрилей 234-го полка, еще на заводе нарисовали гвардейские знаки. Обзавестись этими рисунками помог случай. В тоже время, когда делегация из Кубинки принимала свои машины, на аэродроме Летно-испытательной Станции Луховицкого завода проводились крайние облеты машин предназначавшихся для 31-го гвардейского иап. Офицеры из ГСВГ предусмотрительно привезли с собой трафареты гвардейской эмблемы и договорились с начальником малярного цеха нанести на все свои истребители заветные изображения. Идея настолько понравилась заместителю командира по ИАС подмосковного полка, что он попросил у коллег воспользоваться трафаретами. Уже через несколько часов МиГи с бортовыми номерами 40, 41, 42, 43, 44, 45 и 46 получили заветные знаки.



МиГ-29Б с бортовым №44 зав. №2960530011 и №46 (синий) зав. №2960525795. Аэродром «Кубинка». Самолеты различались окраской хвостовой части фюзеляжа. У 44-го борта количество пятен и их расположение соответствовало стандарту камуфлирования, принятому для «9-12», а 46-й демонстрировал упрощенный стиль «9-13».

Если в Луговой и Астрахани «экспортные» МиГ-29 были задействованы в программе обучения иностранных летчиков, то в 234-м гв. сап «новобранцев» ждала более насыщенная жизнь. Причиной распределения сюда машин комплектации «Б» возможно послужило желание получить в Кубинке эскадрилью, способную демонстрировать потенциальным зарубежным покупателям облик и возможности непосредственно тех МиГ-29, которые предлагались СССР на продажу. И такая возможность представилась уже в июле.

С 31.7.1989 по 3.8.1989 состоялся очередной визит группы из шести МиГ-29 на финскую авиабазу Риссала. Мероприятие совпало по срокам с описанным чуть выше процессом смены самолетного парка, когда полк «раздавал» свои МиГ-29 в другие авиационные части, получая взамен новую технику. Но это не помешало отобрать для показа из 2-й и 3-й аз истребители с наибольшим ресурсом и в оптимальном техническом состоянии. Среди «лучших» естественно оказались облетанные «экспортные» МиГи № 10, 51. Плюс обычные строевые машины — №04, 45 и 49 (крайние два самолета ранних серий, с подфюзеляжными гребнями), и уже побывавший за границей 02-й борт. В кабинах самолетов находились опытные летчики 234-го гв. иап: Владимир Басов, Александр Верозуб, Владимир Кравец, Виктор Соловьев, Алексей Петров и Александр Захаров.



Кроме того, на грузовом Ан-124 «Руслан» в Финляндию прибыл обслуживавший МиГи техсостав и командир полка, военный летчик снайпер полковник Виктор Бычков.

Перелет прошел без каких-либо осложнений и уже через день советские военные летчики продемонстрировали принимающей стороне программу группового пилотажа. Открыл воздушный праздник финский летчик на истребителе МиГ-21Бис, а следом за ним в небо поднялось звено МиГ-29 ведомое А.Верозубом. Перестроившись в «ромб», где В.Соловьев и В.Кравец были соответственно левым и правым ведомыми, а А.Петров хвостовым ведомым, летчики открыли



Гвардейский знак самолетов 234-го гв. иап.

Шестерка МиГ-29 советских ВВС и истребители МиГ-21Бис, также советского производства, но уже финских ВВС, стоят «лицом к лицу» на одном аэродроме.



2 августа 1989 года, авиабаза Финских ВВС «Риссала». МиГ-29 №02 выкатился за пределы ВПП после посадки. Крепкая и продуманная конструкция самолета не пострадала ни от пробочки по грунту, ни от соприкосновения с сетью аэродромного задерживающего устройства. Уже на следующий день истребитель вернулся на домашний аэродром в подмосковной Кубинке.



Пертту Каривало



**МиГ-29Б бортовой №51
зав. №2960526305
на аэродромной стоянке
авиабазы ВВС Финляндии
«Риссала».**

высший пилотаж, освободив место для сольного выступления Виктора Бычкова. Его истребитель с бортовым №02 на «отлично» выполнил свою работу в воздухе, а вот уже на земле преподнес пилоту неприятный сюрприз. Во время пробочки после приземления, у МиГа оторвался тормозной

парашют и, не сумев своевременно остановиться, машина выкатилась за пределы ВПП, где была остановлена аэродромным задерживающим устройством. После того как «ноль второй» освободили из пут сетки барьера безопасности и провели беглый осмотр, выяснилось, что истребитель не получил никаких серьезных повреждений. На стоянке, куда отбуксировали машину, техники отмыли шасси от земли, проверили работоспособность двигателей, ПВД, датчиков «углов атаки», антенн, заменили тормозной парашют и допустили ее к перелету домой в составе всей группы.

В это время, во время пресс-конференции, Виктор Бычков показал себя перед собравшимися журналистами не только как отличный пилот, но и как человек с прекрасным чувством юмора. Отвечая на вопросы о причинах инцидента, он сказал, что «видел много прекрасных дам, машущих ему руками, и не успел затормозить, смотря на девушек и помахивая рукой им в ответ...»



Пертту Каривало

Исторический снимок летчиков 234-го гв. иап, сделанный 3 августа 1989 года на аэродроме Кубинка, сразу же после возвращения истребителей из Финляндии. На фоне «полсотни первого» слева направо стоят: Владимир Кравец, Александр Верозуб, Владимир Басов, Алексей Петров, Виктор Соловьев, и Александр Захаров.



Архив Александра Захарова

1990

К началу 1990 года на территории СССР и аэродромах её заграничной группировки насчитывалось двадцать три полка, оснащенных «двадцатью девятью» всех типов и серий, четырнадцать из них имели в своем составе «изделия 9-12». Таким образом, за семь неполных лет МиГ-29 стал одной из основных составляющих истребительной авиационной мощи советских ВВС.

Такое количество полков требовало для себя и соответствующего числа молодых летчиков, имеющих начальный опыт пилотирования боевого самолета. При существовавшей до этого в СССР методике подготовки курсантов, училища выпускали из своих стен летчиков прошедших обучение на Л-39, МиГ-21, Су-17, Як-28. Последние, оказавшись в полках, вынуждены были сразу начинать переучиваться на новую технику. Недостаток этой системы казался очевидным и решение напрашивалось само собой. Сократив часть училищ и создав на их базе учебные центры, ВВС могли бы уже через год получить не просто вчерашних курсантов, а уже подготовленных по новой программе летчиков третьего класса. При имевшихся темпах перевооружения авиации на МиГ-29 каждый новый год самолет должен был вытеснять все устаревшие типы предшественников, и в кабинах желательнее было бы посадить именно таких летчиков, а не отрывать время от боевой подготовки на их переучивание. Для эксперимента выбрали Борисоглебский учебный центр, созданный на базе БВВАУЛ и входивший в его состав 160-й уап, состоящий из двух эскадрилий на МиГ-29. По плану требовалось, чтобы Центр уже через год направил

в войска первую группу летчиков, подготовленных для полетов на МиГ-29 днем в ПМУ и СМУ.

Безусловно, основную нагрузку в учебных полках всегда несли «спарки», но и без односторонних самолетов обойтись нельзя. Поэтому параллельно с большим количеством МиГ-29УБ в Борисоглебске готовились получить несколько боевых МиГов, необходимых для финального курса подготовки. В период с 01-го по 12-е октября приписанные к 160-у уап машины перегнали на аэродром с добрым позывным «Приветливый». В очередной раз местом первоначальной прописки МиГ-29 была подмосковная Кубинка. Понятное дело, самолеты оказались далеко не новыми — в формулярах практически всех машин датой выпуска значился 1985-й год. Но этот факт никак не сказался на надежности техники. Забегая вперед надо отметить, что в училище не произошло ни одного летного происшествия по вине бывших кубинских самолетов.

Летчики — это лишь наконечник копья, которым разит истребительная авиация своих врагов. Без офицеров ИАС и множества других служб ни одной машине никогда не удастся подняться в небо. Самолеты четвертого поколения требовали для себя специалистов с более высоким уровнем знаний и подготовки. Поэтому Военные авиационные инженерные училища постепенно начали вводить в учебный курс программы по подготовке курсантов для работы с оборудованием, установленным в том числе и на МиГ-29. Практические занятия требовали наличия в Училищах действующих образцов техники, и таковая начала посту-

МиГ-29 бортовой №71/971
зав. №2960515117
на учебном аэродроме
Харьковского ВВАУЛ.
Самолет выпущен
19 февраля 1985 года,
а уже 3 марта он поступил
в распоряжение ММЗ
им. А.И. Микояна, где
использовался для раз-
личных исследователь-
ских целей. На внешних
сторонах радиопрозрач-
ных законцовок килей
у истребителя нанесены
дублирующие бортовые
номера белые цифры.
Интересно, что сделано
это было в стиле,
присущем опытным
машинам — трехзначный
номер «971». На основа-
нии распоряжения ГШ
ВВС от 26.12.89 №152
самолет передали в Харь-
ков, куда он перелетел
8 января 1990 года.
Общий налет, с учетом
крайнего перелета,
составил всего
145 часов 17 минут.

Игорь Приходченко



МиГ-29
бортовой №70/970
зав. №2960507687
на учебном аэродроме
Харьковского ВВАУЛ.

МиГ-29 бортовой
№28 зав. №3090505030
на учебном аэродроме
Краснодарского ВВАУЛ.
Истребитель был
получен в 1993 году
из Рижского ВВАИУ.



Игорь Приходченко



Алексей Михеев



Архив Роберта Сзомбати

Еще один МиГ-29
бортовой №25 (желтый)
зав. №2960509168
Краснодарского ВВАУЛ.
Первоначально
истребитель имел
бортовой №42 (белый).

Самолеты МиГ-29
с бортовыми №02 и №05,
на учебном аэродроме
Пермского ВВТУ.



Андрей Глуховцев

пять из полков и невоенных организаций эксплуатировавших МиГи. Так, в январе 1990-го года несколько машин перегнали с аэродрома ММЗ им. А.И. Микояна в Харьковское ВВАИУ. Здесь истребители сразу же были «отстранены от летной работы» и прописались на учебной площадке в качестве наглядного пособия. Причем многие из курсантов впоследствии навсегда связавшие свою жизнь с авиацией, и не подозревали, что одна из сереньких машин, несшая на воздухозаборниках синий бортовой №71, оказалась самолетом, на котором летали такие прославленные испытатели как Квочур, Меницкий, Орлов, Таскаев, Фастовец, Аубакиров и другие.

Еще несколько* МиГ-29 прибыли на Урал и в Прибалтику, соответственно в Пермское ВВТУ и Рижское ВВАИУ. На этот раз самолеты для будущих офицеров ИАС собирали из разных строевых полков, так сказать с миру по нитке. Понимая, что машины скорее всего будут разобраны на учебные пособия или в лучшем случае на всегда встанут на учебных аэродромах, училищам отдавали наиболее старую и невооруженную технику. В результате курсантам доставались самые редкие МиГи 05-й, 07-й и 09-й серий, но и это служило огромным подспорьем для будущих офицеров, своими руками прикасавшихся к одному из лучших истребителей мира.

* Точные сведения о количестве отсутствуют



Самолеты 85-го гв. иап №06 зав. №2960518470, №29 зав. №2960520146 и №31 зав. №2960520148 получали в процессе эксплуатации различные варианты символики. Все МиГи в обязательном порядке несли знак «Гвардия». Известно, что знак «отличный самолет» заслужили как минимум пять «изделий 9-12»: №14, 24, 26, 30 и 31. Эмблема КБ «МиГ» была более распространена, но по каким-то причинам ее получили не все истребители. Из особенностей окраски самолетов полка можно привести в пример борт №30 и №31, которые в процессе восстановления ЛКП сменили стандартную схему камуфляжа на «самодельную», придуманную и реализованную своими техниками.



Типовой набор декора истребителей из Мерзебурга — эмблема КБ «МиГ» рисовалась на левом воздухозаборнике; знак «отличный самолет», рисовали в носовой части на левом борту; знак «Гвардия» рисовали на левом борту сразу за шпангоутом №1.



МиГ-29 бортовой №01 зав. №2960520165 и №22 зав. №2960518755 из состава 31-го гв. иап. Аэродром «Фалькенберг».
Оба самолета ранее принадлежали 85-му гв. иап, о чем свидетельствуют сохранившиеся гвардейские знаки и фирменная эмблема КБ «МиГ» (только на самолете №01). На новом месте несколькими истребителям сменили бортовые номера и выкрасили в красный сигнальный цвет решетку верхнего канала воздухозаборников.

Замена самолетов ранних серий на более современные, порой приводила к довольно странным результатам в ротации техники. Так стоит упомянуть о неизвестном ранее широкой публике факте появления «двадцать девярых» в 115-й гвардейском иап. Здесь, на аэродроме «Кокайды» Туркменского ВО, к 90-му году уже во всю летали на МиГ-29 «изделия 9-13». Что характерно, данными истребителями были укомплектованы все три эскадрильи и, на первый взгляд, недостатка в технике полк не испытывал. Однако факт остается фактом — с 12 ноября по 03 декабря полк дополнительно получил из Липецка и Цербста порядка десятка «изделий 9-12», собрав их в отдельную авиационную эскадрилью и, судя по всему, тут же поставив «на консервацию».

Если с передислокацией небольшого количества МиГ-29 из европейской части СССР и ее западной заграничной группировки на аэродром в Узбекистане вопросов больше чем ответов, то си-

туация, сложившаяся внутри 16 ВА, предельно понятна. В результате плановой ротации техники между полками 6-й Гвардейской Донецкой Сегедской Краснознаменной ордена Суворова ИАД, обзавелся такими же самолетами 31-й гв. иап. До конца декабря гвардейцы эксплуатировали исключительно МиГ-29 «изделия 9-13». В Фалькенберг, где и базировался истребительный гвардейский Никопольский Краснознаменный ордена Суворова авиационный полк, передали семь самолетов из 85-го гв. иап (шесть «изделий 9-12», получивших бортовые №01, 12, 21, 22, 23 и 35), отдав в замен свою технику. Благодаря тому, что оба полка являлись гвардейскими, на самолетах сохранили несколько отличавшиеся друг от друга стилем изображения эмблемы, откорректировав по необходимости бортовые номера.

В этой же дивизии расстался с частью своих ранних истребителей 968-й иап из Альтенбурга. Надо отметить, что это был единственный полк нашей заграничной группировки, долгое время полностью укомплектованный истребителями МиГ-29 «изделия 9-12». Но, в конце 1990-го года и до него дошла очередь по переоснащению на новую технику, в результате чего 17 самолетов перегнали в Орловку. Начиная с 24 ноября эти истребители группами по две—четыре машины покинули родную базу. По информации, не подтвержденной официальными источниками, в процессе перелета один МиГ сгорел на аэродроме «Канск». На место отданной матчасти из 85-го гв. иап поступили тринадцать истребителей «изделия 9-13», увеличив тем самым численный состав боевых самолетов 968-го иап до 26 машин.



МиГ-29 бортовой №21 зав. №2960512120 был получен из Кубинки, где эксплуатировался под №40 (синий).



Аналогичные перемещения наблюдались на авиабазе 73-го гвардейского Волгоградско-Венского Краснознаменного ордена Богдана Хмельницкого истребительного авиационного полка. Начиная с ноября 1990-го года, сюда перегнали четырнадцать МиГ-29 из 33-го, 35-го и 85-го истребительных полков. Самолеты распределили между второй и третьей эскадрильями, присвоив им двадцатые и сороковые тактические номера. 73-й иап с гордостью носил звание «Гвардейского», потому большинству машин оставили полученную ранее эмблему*.

В соответствии с вводом в действие Соглашения о сокращении вооружений в Европе, 15 ноября 1990 года полным составом покинула родной аэродром «Приволжский» первая аз 116-го УЦ. Истребители перегнали на авиабазу города Красноводск ТуркВО, где они были зачислены в состав 18-го ЦБП ИА ПВО. На новом месте авиаторам вместе со своими машинами предстояло выполнять стандартные задачи по проверке и обучению личного состава авиационных частей ПВО боевому применению по воздушным целям.

Наступившие девяностые стали началом очень непростого времени для СССР, а вместе с ним и для армии. Подписанный договор о сокращении и последующем выводе всей заграничной группировки советских войск привел к тому, что в одночасье остановилась отлаженная система переоснащения полков на новую технику. Вместо того, чтобы заниматься боевой подготовкой, ВВС вынуждены были решать новую, неожиданно появившуюся задачу по передислокации в сжатые сроки огромного количества имущества, техники и личного состава выводимых частей и соединений. Неизбежно последовавшее в таких условиях уменьшение летной работы, негативно сказыва-

лось на выучке и общей подготовке авиационных частей Западной группы войск. Под давлением различных обстоятельств в некоторых полках полностью прекратились полеты в ночное время и сузились зоны пилотирования. Дошло до того, что у многих молодых летчиков годовой налет не доходил до критического минимума, возможного для поддержания навыков пилотирования. И без того сложную обстановку усугубляли постоянные разговоры о непонятных переменных, творящихся в родной стране. Ветер свободы явно сдувал некогда крепкие стены, отделявшие СССР от западного мира и приносил с собой новые реалии жизни.

Не будем ворошить политическую историю уже несуществующего государства, вернемся к авиации и людям, служившим в то время и летавшим на МиГ-29. Именно благодаря этим людям в историю микояновских самолетов была вписана новая, красочная страница.

Потепление отношений между некогда «заклятыми друзьями» привело к неслыханной открытости как со стороны советских, так и западных военных. Начавшиеся визиты дружбы друг к другу на аэродромы, в совокупности с открытостью для всех желающих показами авиационной техники отразились на том, что наши офицеры не только смогли познакомиться с иностранным образом жизни, но и впервые воочию увидели самолеты вероятного противника. Если технические нюансы увиденных машин не произвели особого впечатления, так как на тот момент наша техника реально ни в чем не уступала, а по многим параметрам просто превосходила аналогичные западные образцы, то вот внешний вид самолетов действительно оставил пищу для размышлений. В первую очередь речь идет, о подсмотренной традиции наносить на самолеты изображения эмблем частей, к которым они относились.



Антон Павлов

Вариант знака «Гвардия», нанесенного на МиГ-29 с бортовым №46 (красный) зав. №2960518471, из состава 73-го гв. иап.

* Речь идет о МиГ-29, переданных из Марзбурга, где некоторым «новобранцам» заботливые техники даже нанесли соответствующие рисунки, так сказать, не дожидаясь команды «сверху».



МиГ-29 №14 (оранжевый, синяя окантовка) зав. №2960507646, из состава 968-го иап. Аэродром «Альтенбург». На фотографии видно, что в процессе восстановления ЛКП, перед козырьком кабины летчика, ободок подкрасили черным цветом, тем самым продлив противобликовую маску вплоть до откидной части фонаря кабины. Кроме того, на самолете уже переделаны створки передней ноги шасси, но еще не установлен грязеотбойный щиток.

968-й иап несколько раз, с момента начала эксплуатации МиГ-29, раздавал свои самолеты в другие авиационные части, в результате чего к 1990 году на многих истребителях по несколько раз сменялись бортовые номера. Результатом таких «переименований» стало полное несоответствие первоначального логического ряда бортовых и заводских номеров самолетов.

Так, например, МиГ-29 с зав. №2960507641 летал под №07, а борт №29 имел зав. №2960507640. Или еще пример — между МиГ-29 с зав. №2960507646 (борт №14) и МиГ-29 зав. №2960507657 (борт №24) «затесался» борт №4 зав. №2960507649.



Мартин Бауманн

Валерий Максименко



Мартин Бауманн

Все истребители 968-го иап, перебазировавшиеся из Белоруссии в Германию, получили на новом месте уникальную эмблему «крылатая звезда». На нескольких самолетах этот рисунок наносился поверх знака «отличный самолет».



Как это ни странно, а возможно, что и закономерно в тех условиях, но предложение возродить подобную традицию, забытую со времен ВОВ, было поддержано командирами. Благодаря замполитам, ревностно хранившим историю своих полков, инициативу низов удалось направить в верное русло и не позволить появиться на бортах отечественных истребителей изображениям полуголых девиц.

Одним из первых обзавелся собственной эмблемой 968-й иап. Её прообраз, знак «птичье крыло» или «крылатая звезда», изначально появился в 1943 году на принадлежавших 402-му иап (968-й иап стал преемником этого полка) и 812-му иап истребителях Як-3, и имел около 10 разновидностей. Идея возродить боевую эмблему на МиГ-29 принадлежит замполиту полка п/п-ку Воловику. Воплотить задумку поручили молодому летчику Димару Гарифуллину. Изначально он пробовал объединить знак КБ Микояна с эмблемами времен ВОВ, но в итоге все-таки решил не «смешивать» и обновил вариант образца 1945-го года с «агрессивной» звездой, вписанной в «скоростное» крыло. Первую попытку нанести рисунок сделали на внешней стороне левого воздухозаборника одного из самолетов, непосредственно перед бортовым номером. Получилось слишком мелко и от этого варианта сразу отказались. Вто-



Архив Франка Розендаала



В июле 1990 года 968-й иап принял участие в учении «Гранит-90», кроме того, было проведено 1 ЛТУ полка и 3 ЛТУ эскадрилий. Общий налет летчиков на выполнение учебно-боевых задач составил 3765 часов. В мае-месяце полк подвергся итоговой проверке комиссией штаба 16-й ВА. Получена оценка «хорошо».

На фотографиях МиГи 968-го иап №49, №58 и №59. В маркировке некоторых самолетов из Альтенбурга отсутствуют дублирующие бортовые номера на внешних сторонах килей. Из технических особенностей обращает на себя внимание то, что у многих самолетов полка нет грязеотбойного щитка на передней ноге шасси.





МиГ-29 бортовой №54 (оранжевый, синяя окантовка), из состава 968-го иап. Фотография сделана на стоянке ЛИС 121-го АРЗ.

Во время пробежки после посадки МиГ-29 с бортовым №08 (оранжевый, синяя окантовка) не смог выпустить тормозной парашют и выкатился за пределы ВПП, где был остановлен сетью аэродромного задерживающего устройства. Повреждения оказались минимальными и уже через несколько дней машина снова поднялась в небо.

рым и окончательным местом расположения красочной эмблемы, растражированной к марту текущего года на всех МиГ-29 полка, стала левая сторона носовой части фюзеляжа, под козырьком остекления кабины пилота. На поступившие позже по замене новые самолеты рисунок не нанесли, так что к началу 91-го года им обладали только оставшиеся в части машины «9-12», с бортовыми номерами 07, 15, 16, 34, 41, 42, 43, 46, 49, 50, 52, 57, 58 и 59.

К сожалению, 1990-й год не миновали трагедии. Размеренный ритм жизни два раза прерывался известиями о катастрофах МиГ-29. Первое происшествие случилось во время плановых полетов 86-го гв. иап. Вечером 25 мая полк проводил вторую летную смену, во время которой летчики отрабатывали перехват парами учебных целей. Ничего не предвещало трагической развязки весеннего дня. Взлетевшее со своего аэродрома звено истребителей МиГ-29 направилось в зону для выполнения учебного задания. В кабине одного из самолетов находился командир 2-й эскадрильи п/п-к Александр Гидик. Примерно в 19-30, во время выполнения пилотажа на предельно малой высоте, при работе над точкой его самолет столкнулся с землей. Причиной происшествия явилось возникновение обратной реакции по крену и как следствие потеря управления машиной. Взлетевший по тревоге поисковый вертолет достаточно быстро обнаружил место гибели летчика и его МиГа, который упал примерно 3—4 км севернее аэродрома, в яблоневом саду местных жителей.

Вот как вспоминает о тех событиях один из служивцев Александра, Владимир Кутуков: «Шёл пилотаж в районе аэродрома, если смотреть с КП, то прямо через ВПП. Он упал прямо за полосой (на 1 час вправо) на расстоянии 3 км от ВПП. Вертолёт НПСК даже и не нужно было долго искать место. Мы все рванулись туда кто на каких машинах, я схватил АПА и прямо через торец ВПП и АТУ выехал за пределы аэродрома. Минут через 7—8 мы были там. Он упал в метрах 200 от дороги Бельцы-Флорешты... Летчик и не пытался катапультироваться, он пытался выправить ситуацию — левая рука так и осталась на РУДЁ, а правая держала ручку вправо до отказа.»

Как потом показал «объективный контроль», высота была 200 м, левый разворот, крен 45 градусов, угол атаки начал расти с 18 до 29 градусов, даже заскакивал аж за 31 градус. В районе 24 градусов сработала система предупреждения больших углов атаки, но Александр перетянул ручку. Начала падать скорость и увеличиваться крен влево до 60 градусов, ручка пошла вправо, но крен увеличивался влево до 85 градусов, ручка вправо до отказа. Скорость стремительно уменьшилась и самолёт соскользнул, опуская нос на землю...

Гидик бесподобно летал! Он был любимцем и уважаемым человеком всего полка! Многие специально приходили наблюдать его пилотаж, вот и на этот раз кто не пошёл на ужин в столовую — смотрели! Ощущение было, как будто самолёт на развороте на что-то наткнулся, вздыбился, остановился в воздухе и упал... После этого случая к нам в полк прилетал Анатолий Квочур и три дня «вывозил» всех лётчиков, показывая возможность самолёта и пытаясь поймать такую ситуацию на больших высотах. Ничего не получилось.»

В Молдавии еще не закончила работать комиссия по выяснению причин катастрофы, как все гарнизоны облетела телеграмма о новом летном происшествии, теперь уже на восточногерманском аэродроме Дамгартен. Поднятая по боевой тревоге группа истребителей из состава дежурных сил 773-го иап вернулась на родной аэродром не в полном составе. Находившийся в кабине одного из МиГов летчик Александр Плешаков в процессе перехвата неопознанного самолета, слишком близко подошедшего на большой высоте к границам воздушного пространства ГДР, доложил руководителю полетов об ухудшении самочувствия. Офицер запрашивал о снижении и возвращении на авиабазу, мотивируя сложившуюся ситуацию невозможностью продолжать сопровождение цели. Через несколько минут летчик перестал реагировать на команды РП и самолет столкнулся с землей. Как следует из сухой формулировки комиссии — Александр погиб, потеряв в определенный момент работоспособность.



Новый учебный год многие авиационные полки Западной, Центральной и Южной групп войск начали с ознакомления с директивами и методическими пособиями, требовавшими готовиться к перебазированию на аэродромы рассредоточения (оперативные) внутри СССР. Так как присутствие советских войск на территории формально объединенной к тому моменту Германии и других стран бывшего Варшавского блока становилось невозможным, то «чемоданные настроения» охватили даже те части, которым, согласно планам, предстояло еще несколько лет оставаться на месте. При этом истребительные полки продолжали нести боевое дежурство в системе ПВО, периодически осуществляя тренировки боевой готовности, стрельбы по наземным и воздушным целям, а также проводя практическое бомбометание на полигонах. Главный парадокс состоял в том, что теперь хозяином положения стал бывший «вероятный противник», диктующий свои правила.

Один характерный пример. Во время плановых полетов в Мерзебурге на одном из МиГ-29 сорвало фонарь кабины пилота (причины случившегося оставим в стороне). Полет пришлось прекратить, машина благополучно вернулась на базу и все обошлось без жертв. Но вот претензии со стороны местной администрации оказались такими, как будто на них рухнул целый самолет: потенциальная угроза, компенсация за ущерб от упавшего на сельскохозяйственное поле фонаря, психологическая травма населения от присутствия в районе их населенного пункта большого количества военных (поисковой службы) и так далее.

Не менее сложно обстояли дела с оставляемой нашими частями территорией. Объявлялись «зеленые», требовавшие от авиаторов оставить после своего ухода экологически чистую зону. Знающие люди имеют представление об аэродромном хозяйстве и могут понять сложившуюся ситуацию. С накопившимися с 45-го года «отходами производства» было относительно легко разобратся — их просто вывезли в указанное место. Но что делать со служебной территорией, пропитавшейся за долгие годы горюче-смазочными материалами? Военным пришлось своими силами проводить рекультивацию почвы.

Пройдя все эти небоевые испытания, одним из первых полков в ГСВГ, вернувшимся на Родину, стал тот самый 85-й гв. иап из Мерзебурга. После нескольких неудачных командировок полковой рекогносцировочной группы в предполагаемые места нового базирования полк наконец-то пристроили на военный аэродром города Староконстантинов Хмельницкой области Украинской ССР. К тому времени здесь уже базировался 168-й иап, эксплуатировавший самолеты МиГ-23МЛД и 7-й бап на фронтовых бомбардировщиках Су-24М. Факт подобного соседства не очень радовал военнослужащих трех полков, так как явно сулил огромное количество бытовых сложностей. Но приказ есть приказ, и после полугодичной подготовки, в мае 1991-го года гвардейцы покинули Германию, за неделю перегнав почти все свои МиГ-29. Слово «почти» прозвучало из-за того, что одну машину вывезли на завод в расстыкованном виде. Причиной столь нестандартного возвращения по-

МиГ-29 бортовой №24 зав. №2960520571 на стоянке аэродрома Виттшток. Самолет принадлежит 33-му иап. Этот и еще пять истребителей полка — №21, 25, 26, 27 и 28 сохранили первоначальный синий цвет бортовых номеров, полученный на заводе в Луховицах.



служило ЧП, произошедшее за несколько месяцев до этого: во время старта при выводе двигателя на «максимал», из-за обрыва лопадки загорелся истребитель командира третьей эскадрильи п/п-ка Красноперова. Хотя и не сразу, но самолёт удалось потушить и, благодаря слаженным действиям летчика и аэродромной пожарной службы, взрыва не было. Приехавшая комиссия с завода установила, что самолёт восстановлению не подлежал — от высоких температур повело заднюю часть корпуса самолёта. Уцелевшее оборудование провели под ремфонд, от самолёта отстыковали крылья и в таком виде загрузили в прилетевший транспортный Ан-22.

**Основная эмблема
МиГ-29 2-й аз 1521-й АБ.
Буквы «АМ» являются
сокращением от названия
«Авиабазы Мары»**



**МиГ-29 бортовой №09
зав. №2960507649,
2-я аз 1521-й АБ «Мары».**
Первоначально истреби-
тель принадлежал 968-му
иап и числился в нем под
тактическим №47 (оран-
жевый, синяя окантовка).
В 1989 году самолет пере-
дали сначала в 35-й иап,
а еще через год в 115-й
гв. иап, откуда он и попал
на 1521-ю АБ. Фотогра-
фия сделана на стоянке
ЛИС 121-го АРЗ.



Следующим полком 16-й ВА, планово переба-
зировавшимся в СССР, стал 73-й гв. иап. оконча-
тельным местом пребывания для полка определи-
ли авиабазу «Шайковка», где также, как и в Старо-
константинове, уже имелась другая авиационная
часть. В данном случае потесниться предстояло
52-му гв. тбап, оснащённому стратегическими
бомбардировщиками Ту-22М3. Процесс передис-
локации истребителей в Калужскую область рас-
тянулся на несколько месяцев и был осуществлен
в два этапа. 24-го апреля состоялся торжествен-
ный митинг, посвященный завершению 40-летне-
го периода лётной работы на аэродроме Кётен.
В этот же день гвардейцы полным составом пере-
летели в Цербст, где некоторое время продолжа-
ли боевую работу. Приказ об окончательном вы-
воде полка в Союз пришел лишь ближе к осени,
после чего, начиная с 12-го сентября, 73-й гв. иап
за несколько приёмов перегнал свою технику в
Шайковку.

Условия договора о выводе наших войск под-
разумевали строительство за счет ФРГ жилых го-
родков для военнослужащих и их семей. Один из
таких городков возвели в том числе и в Шайков-
ке, это значительно упростило процесс адаптации
к условиям службы на новом месте. Делить и без
того скудную жилплощадь с местными авиатора-
ми никому не пришлось, так что все силы выве-
денного полка были брошены на переоборудова-
ние своей части авиабазы под требование истре-
бительного полка и начало боевого дежурства.
Из-за отсутствия на аэродроме рассредоточенных
капониров и бетонных укрытий, подходящих по
своим размерам под стоянку МиГ-29, самолёты
73-го гв. иап были выставлены в одну линейку на
рулежной дорожке. Это безусловно упрощало ви-
зуальное наблюдение за ними, но не вписывалось
ни в какие нормы безопасности при базировании

Виктор Друшляков



авиаполка на аэродроме. Собранный фактически в одном месте вся техника полка при возникновении какой либо чрезвычайной ситуации представляла бы собой идеальную и легко поражаемую различными средствами цель. Поэтому вопрос рассредоточения и укрытия МиГов требовал скорейшего решения.

Итак, в европейской части СССР полным ходом шла встреча и размещение полков из сокращаемой заграничной группировки войск. Причем, из-за изменившейся геополитической ситуации выводимые полки на новой технике, коей в основной своей массе уже были оснащены некогда передовые части, старались сосредоточить в непосредственной близости к западным границам. В это время на других направлениях, таких как юг страны, перевооружение все еще продолжалось. Середина года стала знаковой для отдельной эскадрильи МиГ-29 «9-12», стоявшей фактически на хранении в Кокайдак и полноценно не привлекавшейся к полетам. С 31-го мая по 14-е октября все эти истребители (12 единиц) наконец-то были пристроены на «самый летающий» аэродром страны — «Мары-1» Туркменского ВО. На новом месте самолеты зачислили во вторую специальную эскадрилью 1521-й авиационной базы, входившей в состав Центра боевого применения, сменив эксплуатировавшиеся здесь ранее МиГ-23МЛД.

Название «Мары» для большинства авиаторов СССР к тому моменту уже давно было словом нарицательным и обозначало не просто населенный пункт, а место сосредоточения лучших летчиков-истребителей, место, где можно было проявить себя и отстоять честь своего полка и, в конце концов, место, где сходились в круговороте воздушных схваток опытные летчики со всей страны.

Дмитрий Ключков



Дмитрий Ключков

МиГ-29
бортовой №01 (красный)
зав. №2960505549,
2-я аз 1521-й АБ. Перво-
начально истребитель
принадлежал 234-му
гв. иап и числился
в нем под тактическим
№01 (синий). В 1990 году
самолет вместе с другими
«изделиями 9-12» был
передан в Мары из 115-го
гв. иап. Данная машина
получила полный набор
эмблем и отличительных
знаков. Фотографии
сделаны на аэродроме
«Багай-Барановка»
при перелете на ремонт.

**МиГ-29 бортовой №08
зав. №2960518475?,
2-я аз 1521-й АБ «Мары».
Изначально истребитель
принадлежал 91-му ииап
и числился в нем под
тактическим номером
33 (красный).
Аэродром «Мары-1».**



Архив Андрея Короткова



Архив Сергея Пазынина

**На новом месте службы
самолету сохранили пре-
достерегающую надпись
на воздухозаборниках
«ВНИМАНИЕ ОПАСНО». На-
бор эмблем ограничили
рисунком шершня на ки-
лях и огромной пастью в
носовой части фюзеляжа.
Вместо контрастного бе-
лого треугольника (как на
МиГ-29 №01 и №10) дан-
ный борт получил только
раму фонаря, окрашенную
в белый цвет.
Аэродром «Мары-1».**

История этой знаменитой авиабазы уходит корнями в шестидесятые годы, когда на базе 187-го иап приступили к подготовке советских летчиков для участия в боевых действиях в небе Египта (так называемая программа «Кавказ»). «Мары» выбрали, исходя из общности погодных условий с этой страной, а также наличием максимального числа дней в году, пригодных для полетов, что позволяло вести летную деятельность достаточно интенсивно.

Через несколько лет задачи Центра кардинально поменялись — место целевой подготовки летчиков к войне на Ближнем Востоке, как это было изначально, заняла проверка уровня боевой подготовки истребительных полков ВВС и оценка их действий при решении профильных задач ИА — перехваты целей различных типов, воздушные бои, в том числе маневренные. Здесь же, в Марах, частично апробировались методики ведения воздушного боя, интенсивное боевое маневрирование, новые тактические приемы (всё это получило название «Упражнение 500»), разрабатываемые на основе опыта арабо-израильских конфликтов, а впоследствии и Вьетнамской войны академией им. Гагарина и 4-м ЦБП и ПЛС. Вообще, надо отметить, что имевшийся в то время богатый боевой опыт реального «соприкосновения» с авиацией противника анализировался в Советских ВВС, оказывая большое влияние на многие аспекты летной подготовки.

К концу 80-х годов матчасть 1521-й авиабазы составляли МиГ-29 «изд. 9-13» (1-я аз) и МиГ-23МЛД (2-я аз). Несмотря на то, что МиГ-23 считался уже устаревшим типом (даже не столь физически, сколь морально), летчики Центра, ле-

тавшие во второй эскадрилье, редко кому давали возможность усомниться в том, что они серьезные «противники». Во-первых, сказывался высочайший уровень владения техникой, опыт ведения «боев» в разных условиях и по различным сценариям. Во-вторых, как уже говорилось ранее, МиГ-23 в варианте МЛД был на то время вполне доведенным истребителем, который в умелых руках становился достаточно грозным оружием. Опять же, по ряду боевых свойств «поздний» МиГ-23 имел некоторые преимущества перед «изделием 9-12», особенно ранних серий. Но время шло, и в итоге истребители 4-го поколения все равно окончательно вытеснили из «Маров» своих предшественников. Обновленная вторая эскадрилья достаточно быстро заняла своё место в жизни Центра — новое поколение истребителей действовало по новым методикам, как подготовки, так и проверки полков, «пересевших» на МиГ-29 и Су-27. Из-за постоянной смены «экзаменуемых» авиачастей «экзаменаторам» хватало работы с избытком, так что «двадцать девятыне» к концу 1991 года успели изрядно поутюжить туркменское небо.

Несмотря на типичный «азиатский» пейзаж, истребители, полученные Центром, имели стандартный камуфляж серо-зеленоватых тонов, и в этом отношении МиГи ничем не отличались от сотен своих собратьев, базировавшихся по всему СССР. Но именно здесь, в Марах, вдали от «всевидающего ока» начальства, в начале 90-х годов МиГ-29 получили декор, «дерзость» которого на тот период не имела аналогов во всех ВВС СССР. Как отмечается в различных публикациях, на создание декора повлиял тот факт, что всё больше проверяемых полков прибывали на однотипных МиГах, вследствие чего возникали проблемы в ближних боях при различии «своих» самолетов от «чужих». Безусловно, эта проблема имела. Но

способы её решения были наработаны еще со времен пражских событий 1968 года, а также различных крупных учений — достаточно было нанести на самолет контрастные полосы (обычно белые или красные — в зависимости от окраски самолета). Однако в Марах этот простой и результативный способ широкого распространения не имел. Напротив, самолеты Центра получили настоящие «иконостасы» сложных живописных рисунков от носа до киля. И это не удивительно — личный состав Центра хотел выделить свои самолеты не только формально (для отличия от прилетавших на проверки полков), но и творчески. Первые проявления индивидуальности, ставшие в последствии традицией, опробовали еще на МиГ-23МЛД, нанеся на истребители акулий пасти, желтые ленты со звездами и эмблему эскадрильи. Затем «расписали» почти все МиГ-29 первой эскадрильи.

Неудивительно, что для МиГов, поступивших во 2-ю аз, практически сразу же был готов свой собственный вариант декора. Инициативная группа, активно отстаивавшая идею самолетной живописи, состояла из старшего штурмана п/л-ка Корнева, НТЗ 2-ой аз м-ра Карпова, м-ров Зайцева и Кравцова, замполита эскадрильи м-ра Куликова. Естественно не обошлось без цензуры — эскизы лично рассмотрели и утвердили командир группы п/л-к Смиртнникс и командир базы п-к Фролов. Рисовал первые эмблемы п/л-к Корнев прямо на стоянке аз, но делал он это чрезмерно тщательно и оттого медленно. Для ускорения процесса трафарет был сдан в распоряжение техников машин и уже они закончили работу за пару дней. Часть

самолетов получила впечатляющую по размерам агрессивную пасть на носовой части (известны борта 01, 08, 10). Общей для эскадрильи стала эмблема шмеля (или шершня) на внешних сторонах килей. Тут стоит отметить, что этот образ впервые появился на самолетах американской эскадрильи VA-176, летавшей на «Скайрейдерах» во Вьетнаме и, скорее всего, был подсмотрен кем-то из офицеров в авиационной прессе того периода. Однако в Марах эмблема наносилась на самолеты в измененном виде, хотя её происхождение угадывалось без труда. Там же на килях, при помощи трафаретов рисовали аббревиатуру «АМ», расшифровывавшуюся как Авиабазы Мары. В дополнение ко всему перечисленному, в Центре была разработана общая эмблема — орёл, переламывающий в лапах Ф-16. Её наносили на гаргротах самолетов обеих эскадрильи.

Контрастные элементы также имели место быть, но их получили лишь отдельные машины. В частности, во 2-й аз это были треугольные поля белого цвета на гаргроте за фонарём кабины. Скорее всего, самолеты были бы приведены в некий единообразный вид по декору, однако перемены, наступившие в стране после 8 декабря*, принесли совсем другие проблемы в жизнь авиабазы, и в новых условиях стало уже не до «украшательства».

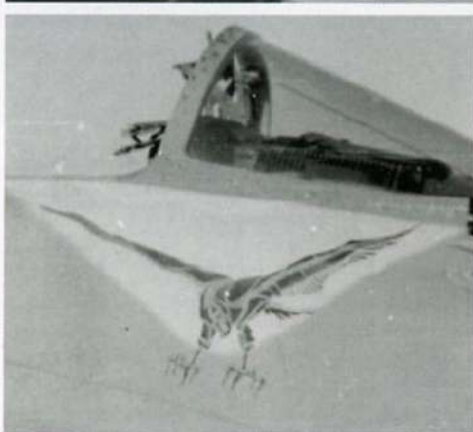
* 8 декабря 1991 года руководителями РСФСР, Белоруссии и Украины было подписано Беловежское соглашение, констатирующее прекращение существования Союза Советских Социалистических Республик /СССР/ как субъекта международного права и декларировавшее образование Содружества независимых государств /СНГ/

Появление самолетов знаменитой авиабазы «Мары» на любом из советских/российских аэродромов всегда вызывало огромный интерес среди личного состава авиационных частей, «слава» об «Агрессорах» подкреплялась ошеломляющим внешним видом их истребителей. Звено МиГ-29 1521-й Аб на стоянке аэродрома «Багай-Барановка» во время перелета на ремонт.





Архив Сергея Пазынич



МиГ-29 бортовой №47 (синий), 1-я аз 404-го иап.
 В начале девяностых годов несколько истребителей полка (точно известны №06, 42, 44 и 47) получили изображение эмблемы КБ Микояна. При этом стиль рисунка достаточно сильно отличался от классического варианта. Вскоре эту эмблему дополнило творение местных художников, в котором при детальном рассмотрении угадывался приготовившийся схватить свою жертву черный коршун. Хищную птицу рисовали по правому борту, прямо под козырьком кабины летчика, на фоне треугольника голубого цвета (предположительно, символизировавшего небо). Возможно, из-за своего излишне устрашающего вида данный вариант декора не получил массового распространения и его нанесли лишь на два боевых истребителя — №42 и №47. Аэродром «Орловка».



Архив Сергея Пазынич



МиГ-29 бортовой №12 зав. №2960516557, 3-я аз 404-й иап.

Как и большинство самолетов полка, данный истребитель изначально принадлежал 53-му гв. иап, но в августе 1989 года был передан в Орловку. После очередной командировки в Мары, техники подсмотрели на местных МиГах яркий и запоминающийся рисунок «акуля пасть». Вскоре подобным декором обзавелся и «двенадцатый» борт. Стиль и форма пасти у данного самолета отличалась от оригинала. Завершающим элементом, придававшим дополнительную необычность устрашающему рисунку, стал «золотой зуб» с правой и левой сторон оскала. Подобным образом был оформлен как минимум еще один самолет полка, только вот его «улыбка» оказалась менее широкой и не имела «золотого» отблеска.



МиГ-29 бортовой №44
зав. №2960516793,
1-я аз 404-го иап.

Истребитель первым
среди самолетов 1-й аз
получил эмблему «орел,
расправивший крылья».
Техник дополнил ее изо-
бражением паука, «сте-
регающего доступ к спирто-
вому лючку». Помимо
44-го борта, эскадриль-
ную эмблему нанесли на
внешние стороны килей
МиГ-29 №06 и 21. Фото
сделано на одном из
дальневосточных
аэродромов.



Сергей Пазынич

Основная эмблема само-
летов МиГ-29 145-го иап.
История ее появления до-
подлинно не известна, но
анализ сохранившихся
фотоматериалов позволя-
ет предположить, что су-
ществовало как минимум
два типа эмблемы. Пер-
вый ее вариант состоял
из детально проработан-
ного «красного орла»
и весьма условно обозна-
ченного обводами изоб-
ражения истребителя
МиГ-29. Второй и, види-
мо, окончательный вари-
ант эмблемы, сохранив-
шийся на нескольких са-
молетах по нынешнее
время, уже имел более
качественно и узнаваемо
отрисованную проекцию
основного фронтального
истребителя ВВС СССР.



Сергей Попсуевич



Архив Антона Павлова

Командир дивизии гене-
рал-майор В.П. Авдонин и
командир 145-го иап пол-
ковник М.М. Сандалюк
позируют на фоне
МиГ-29 №14 (белый).
Истребитель имеет эмб-
лему раннего образца и
одну звездочку за сбитую
мишень.



Архив Антона Павлова



МиГ-29 бортовой №53
(белый, синяя окантовка)
145-го иап, заруливает
на стоянку домашнего
аэродрома после полета.
Предположительно,
данный самолет ранее
принадлежал 92-му иап и
был получен из Мукачево
в августе 1989 года.
Прежний бортовой номер
истребителя не известен.

Виктор Шиванов

Чужой пример заразителен — так можно охарактеризовать волну массового увлечения геральдикой, накрывшую тогда еще советские ВВС. Относительная свобода, пришедшая в армию вместе с «перестройкой и гласностью» позволила полковым художникам на почти законных основаниях, ссылаясь на увиденные в Марах МиГи, наносить на свои самолеты различные эмблемы и рисунки. За примерами далеко ходить не надо. Так, после посещения в мае 1990-го года 1521-й АБ, инициативная группа офицеров 1-й эскадрильи 404-го иап Сергей Барбышев и Александр Захаров, разработали эмблему своей аз. После долгих согласований, выбора места расположения и переделок, в 1991 году рисунок орла с распростертыми крыльями опирающегося на надпись «а1э» наконец-то был нанесен на первый МиГ-29, им стал борт №44 из 3-го звена 1-й аз. На этом, правда, техник самолета не успокоился и дополнил комплект декора изображением маленького паука, сидящего на паутине. Паучок был срисован во время службы в ЧССР с самолета ZLIN-326 Тренер Мастер с бортовым номером 618 и появился на МиГе не случайно. Рисунок имел под собой глубокий смысл — так как паук был изображен на спиртовом лючке, то по задумке автора он и сторожил этот самый люк.

В течении одного месяца «орлов» получили еще два истребителя №06 и 21. Немногом ранее на нескольких машинах появились бело-синие стилизованные эмблемы КБ «МиГ», размещенные на левой стороне носовой части фюзеляжа, под козырьком кабины летчика. Одного варианта эмблемы орла кому-то показалось мало и вскоре правый борт боевых МиГов №42 и 47 украсили голубые треугольники с парящими в них хищными коршунами. Но и это не все! Инженеры 3-й аз Таллиннского полка, не желавшие отставать от коллег, решили не изобретать «велосипед», а пошли



Виктор Шиванов

по проторенному пути, украсив несколько своих самолётов выразительными пастями.

Тема орла, появившаяся впервые на МиГ-29 из 1521-й АБ, была реализована и в эмблеме 145-го иап. Несколько истребителей, летавших на стрельбы в Мары, получили в дополнение к традиционным звездочкам за сбитые мишени еще и красочный рисунок: МиГ-29, вписанный в контуры красного орла, летит на перехват захваченного в мишень черного паука. Известно двенадцать «двадцать девятых» с такой эмблемой, это борты №01, 14, 16, 23, 24, 28, 35, 36, 37, 41, 51 и 53.

У соседей по Прикарпатскому ВО, летчиков 92-го иап, в 1991 году тоже появилась своя символика, правда на этот раз талисманом авиаторов была выбрана не птица, а самый быстрый представитель семейства кошачьих — гепард. Эмблема настолько пришлась по душе личному составу, что было решено нанести ее на большинство самолетов полка, включая и учебно-боевые машины. Однако в данном случае, также как в истории с происхождением «шершня» из Маров, имела

МиГ-29 бортовой №16
(белый, синяя окантовка)
зав. №2960515112
145-го иап, на одной
из стоянок аэродрома
«Ивано-Франковск».



Эмблема «леопард», имевшаяся лишь на двух истребителях 85-го гв. иап №26 и №30.

место оглядка на ранее придуманный образ «леопарда» 85-го гв. иап., который, в свою очередь, стал реализацией словесного рассказа о «чёрной пантере» на МиГ-29 №30 первой эскадрильи в тех же Марах.

Не стоит сваливать все в кучу, рассмотрим события по хронологическому порядку. Еще в Германии, незадолго до вывода полка в СССР, офицеры инженерной службы 85-го гв. иап ст. л-т Ан-

дрей Решетилин и капитан Евгений Садовой загорелись идеей нанести на все самолеты своего полка эмблему «леопарда». Первый рисунок появился на машине №26 (зав. №2960520142) и демонстрировался высокому начальству во время контрольного осмотра техники эскадрильи. В то время командирам всех рангов еще не было лень добросовестно выполнять подобные обязанности, так что техперсонал заблаговременно готовился к осмотрам своих машин — отмывал самолеты, если приходил срок, то производил восстановление их ЛКП (лакокрасочное покрытие). Неизвестно, что именно повлияло на положительное решение, то ли тот факт, что этот борт уже не один год являлся «отличным» и в этот раз экипаж снова подтвердил данное звание, то ли действительно эмблема пришлась по душе отцам командирам, но рисунок, не отражавший боевую историю части, был одобрен. Как по команде, второй «леопард» тут же «запрыгнул» на МиГ с номером 30 (зав. №2960520148), техником которого являлся сам Евгений Садовой. Третьего, да и всех остальных рисунков не было, так как автор убыл по замене в Союз.

История умалчивает, кто являлся автором нового варианта «кошки» на МиГах из Мукачехо, но по воспоминаниям офицеров, служивших в начале девяностых, идейными вдохновителями стали как раз инженеры, вернувшиеся из командировки в Староконстантинов, и помогавшие передислоцироваться туда 85-му полку. К этому времени «из-

Еще один вариант «гепарда». На этот раз легендарное животное стало прообразом для эмблемы самолетов 92-го иап. Её получили все истребители полка. На фотографии показан МиГ-29 №11 (белый), зав. №2960515107. Полковая эмблема была нанесена поверх старого, плохо покрашенного рисунка, в котором легко читался отличительный знак самолетов 145-го иап. Во время службы в Ивано-Франковске данный истребитель имел бортовой №41 (белый).





Ян Эрик Крикке



Альфред Матусевич



Ян Эрик Крикке



МиГ-29А бортовой №05
 зав. №2960526360,
 1-я аз 116-го УБП ПВО
 Активная эксплуатация
 вскоре отразилась на
 внешнем виде машины —
 камуфляж выгорел и по-
 тускнел, радиопрозрачное
 покрытие обтекателя РЛС
 местами стерлось.



Виталий Еремин



**Одна из уникальных
 эмблем самолетов 1-й аз
 Астраханского центра.
 Рисунок писался кистью,
 поэтому Вы не найдете
 в части даже двух
 истребителей со 100%
 одинаковыми эмблемами.**

МиГ-29А бортовой №06
 зав. №2960526361,
 1-я аз 116-го УБП ПВО



Виталий Еремин

делий 9-12» в Мукачево осталось не очень много (известны борты №01, 03, 06, 09, 11, 14, 15, 22, 23, 26), так что рисунок изящного животного достался всем «двадцать девятым» без исключения.

Массовое увлечение «живописью» не прошло и мимо МиГ-29, принадлежавших 116-му ЦБП ПВО. В середине 1991-го года офицеры вышли к командованию с предложением разработать собственную эмблему Центра. Как нельзя кстати, в начале этого же года появился Приказ Главкома ВВС, предписывающий «сохранять на бортах самолетов геральдические элементы (символику, эмблемы), отражающие историю и боевой путь части и принимать меры к восстановлению оных при капремонте и последующей перекраске машин». Безусловно, при такой поддержке «сверху» инициативу нельзя было «отфутболить», и политотдел утвердил один из нескольких предложенных вариантов. Победителем в конкурсе, если так можно выразиться, стал рисунок Анатолия Устюжанина: парящий орел, с мишенью «Ла-17» в лапах, на фоне реки Волги, впадающей в Каспийское море и флага ВВС. Окаймляла флаг надпись на красной ленте «Осмотрительность — мгновенная реакция — воля к победе».

Немного переработанный вариант эмблемы вскоре появился на нескольких МиГ-23МЛД второй эскадрильи. Располагался он на левом воздухозаборнике. Так как рисунок наносился не по трафаретам, а кистью мастера, то работа шла относительно медленно — все МиГ-23 второй эскадрильи и МиГ-29 первой полностью обзавелись полковой символикой лишь к концу 1993-го года. Причем у «девяток» эмблему рисовали на правой стороне фюзеляжа, прямо под козырьком фонаря пилота. Плюс к этому, отличительной особенностью «девяток» первой эскадрильи стали большие дублированные бортовые номера на внешних сторонах килей в цвет основного номера. Причиной появления этих номеров была особенность конструкции наплыва крыла МиГ-29. Стандартно расположенные на воздухозаборнике тактические номера плохо читаемы, а при подвеске ракетного вооружения вообще не видны ни на стоянке, ни в полете. Дублирование цифр на «пилотках»*, обязательно производившееся белой краской еще на заводе изготовителя, начиная с 1986-го года, к со-

* Обтекатели антенны радиостанции Р-862М и системы передачи данных БРЛ

жалению тоже не позволяло однозначно идентифицировать самолет на относительно большом расстоянии. Оптимальное решение проблемы пришло само собой и оказалось, как уже было сказано выше, реализованным на всех астраханских МиГ-29.

Нельзя не упомянуть еще об одном очень важном событии в истории истребителя МиГ-29, а именно рождении в 1991-м году на базе 2-й эскадрильи 234-го гвардейского сап пилотажной группы «Стрижи». Таким названием подмосковные асы обязаны командующему авиацией Московского ВО генерал-лейтенанту Николаю Антошкину, который приложил максимум усилий для возрождения в СССР самого понятия Авиационная Пилотажная Группа, долгое время забытого в наших ВВС. Формально история советских пилотажников уходит корнями в далекие тридцатые годы, когда «Красная пятерка» летчиков-испытателей НИИ ВВС В.Коккинаки, Шевченко (?), С.Супруна, В.Евсеева и Э.Премана на специально подготовленных и окрашенных самолетах впервые публично выступила 1 мая 1935-го года над Красной площадью. Затем был 1948-й год в Тушино и первый в мире групповой пилотаж на реактивных самолетах Як-15, выполненный летчиками Управления ВВС Савицким, Храмовым, Ефремовым, Соловьевым и Середа. Там же в Тушино, но три года спустя пятерка красных МиГ-15 234-го иап, ведомая командиром полка полковником А.И.Бабаевым, демонстрирует стране клин из 5 собранных в строй истребителей. С этого момента летчики из Кубинки подхватили и не отдавали никому право гордо именоваться пилотажниками. Но все это было не специализировано, и откровенно говоря, не являлось для офицеров основным направлением летной подготовки.

Поэтому совершенно неожиданным стало предложение Генерал-лейтенанта Н.Антошкина не только придать новый статус уже существующему коллективу, но и комплексно подойти к вопросу возрождения забытых традиций публичных выступлений. В общении с летчиками полка родилась идея повторить существующий мировой опыт перекрашивания демонстрационных самолетов в уникальные, яркие тона. От красного цвета, как на МиГ-17, МиГ-19 и МиГ-21, по разным причинам решено было отказаться, а вместо этого офицеры придумали для своих МиГов новую бело-сине-черную схему окраски. Перекрасить машины договорились на заводе в Луховицах. Гвардии майор Александр Захаров последовательно отогнал туда семь МиГ-29 — №40, 41, 42, 43, 44, 46 и 10 (получивший чуть ранее номер 48). Причем, процедура выглядела следующим образом — перегнав на завод «сороковку», Александр вернулся домой не на нем, а на «попутном» Ан-26, проведя в ожидании готовности истребителя более полумесяца (на первом самолете заводские



Виктор Друшляков



Александр Джус



Александр Джус



Виктор Друшляков

малыры явно отработывали технологию необычного для себя декора «двадцать девярых»). Но вот потом перекраску явно поставили «на поток» — летчик пригонял истребитель в строевом камуфляже и практически тут же пересаживался в его обновленного «брата», для того, чтобы вернуться на домашний аэродром. И так по две машины в неделю, весь март и апрель. В итоге, 6 мая 1991 года в небе над родным аэродромом семь боевых истребителей, пилотируемые летчиками первого состава группы гв. подполковником А. Кутузова (№1), гв. капитанами А. Каташинским (№2) и А. Макаренко (№3), гв. майорами А. Захаровым (№4), А. Шерстневым (№6), В. Галуненко (№5) и В. Евдокимовым (соло-пилотажник), впервые выступили как Авиационная Пилотажная Группа «Стрижи». Эта дата и считается официальным днем рождения теперь уже именитого коллектива.

Помимо уникальной окраски, МиГ-29 обзавелись изображением упрощенного варианта эмблемы группы — летящий стриж на фоне красного солнца. Рисунок разместили на воздухозаборниках самолетов, а бортовые номера белого цвета в желтой окантовке перенесли на внешние стороны килей.

В этом же году «Стрижи» летят в Швецию с дебютным заграничным показом на авиабазе Упсала, и во Францию, на авиабазу Реймс, в гости к легендарной эскадрилье Нормандия-Неман. Подготовка к столь значимым выступлениям заняла много времени в учебном плане пилотажной группы. Добиваясь слаженности своих действий, летчики буквально жили на аэродроме, проводя одну тренировку за другой. В одном из фильмов о «Стрижах» звучит фраза «стоять в показательном строю — это, как въехать в гараж на большой скорости... и остановиться точно у стенки». «Останавливаться» получалось не всегда.

27 марта 1991 года, летчики А.Кутузов, А.Макаренко, А.Каташинский и А.Шерстнёв в очередной раз оттачивали демонстрационную программу. Синхронно меняя по команде ведущего строй, летчики крутили в небе сложнейшие фигуры выс-

шего пилотажа. Настал момент трансформировать строй из «ромба» в «крест» и в многоголосье радио-эфира прозвучал голос Кутузова, приказывавшего начать перестроение. Если Макаренко и Каташинский сразу же выполнили команду, автоматически направив свои истребители в соответствующем направлении, то Алексей Шерстнев не услышал ее из-за сильных помех и остался «на месте». В ту же секунду МиГ-29 с бортовым №51 (зав. №2960526305), в кабине которого находился гвардии капитан Александр Каташинский, ударил снизу по МиГ-29 №45 (зав. №296053001?) гвардии майора Алексея Шерстнёва. Результатом столкновения стало то, что «полсотни первый» протаранил борт №45 от хвоста до конуса, стесав при этом себе законцовку правого киля. На протараненном самолете встали движки и надломился обтекатель РЛС. В момент происшествия группа находилась в первой полетной зоне, это примерно 25 км от аэродрома, и каждому из летчиков предстояло принять решение, как действовать в данной экстремальной ситуации дальше. Все попытки Алексея Шерстнева запустить движки своего истребителя не увенчались успехом, поэтому, отведя неуправляемую машину в сторону от населенных пунктов, он благополучно катапультировался. А вот Александр Каташинский, продолжил вести МиГ домой, полностью не представляя, какие повреждения он получил. И вот тут хочется в очередной раз восхититься надежностью истребителя МиГ-29. После того, как борт №51 совершил успешную посадку на домашнем аэродроме, выяснилось, что у него серьезно поврежден правый киль и от сильнейшего удара повело хвостовую часть корпуса, да так, что один двигатель был опущен ниже другого градусов на 15. Комментарии излишни.

Активная эксплуатация любого самолета рано или поздно приводит его за ворота авиаремонтного завода, где «железной птице» продляют эксплуатационный ресурс, проводят капитально-восстановительные работы. Не стали исключением и микояновские истребители 4-го поколения. Уже в конце 1991 года первые МиГ-29 самых ранних серий стали поступать на авиаремонтные предприятия СССР, для того, чтобы вскоре снова вернуться в строй и занять привычное место на родных аэродромах. К тому моменту основными исполнителями государственного заказа по ремонту МиГ-29 были назначены два АРЗ страны, это Ордена Трудового Красного Знамени 121-й авиационный ремонтный завод в подмосковной Кубинке и 275-й АРЗ в Краснодаре.

Стоит обязательно подробнее рассказать об истории этих предприятий. История, которая начинается с 1939 года, когда Комитет Обороны принял специальное постановление о строительстве девяти самолетостроительных и семи авиаремонтных заводов. Это решение послужило им-

Единственные два истребителя 234-го гв. иап, не перекрашенные в демонстрационные цвета пилотажной группы «Стрижи»: МиГ-29Б №45 и МиГ-29Б №51. Причиной явилась авария, произошедшая 27.03.91 г.



Александр Джус

пульсом для рождения будущих лидеров своей отрасли. Но все по порядку. Во исполнении того самого постановления одним из первых был основан 121-й АРЗ. К 11 ноября 1940 года завод уже функционировал в качестве стационарных ремонтных мастерских ВВС, а с началом Великой Отечественной войны стал дислоцироваться на прифронтовых аэродромах. Много раз меняя место своего пребывания, к 10-му мая 1944-го года 121-й АРЗ наконец-то на постоянной основе был размещен в поселке Кубинка, рядом с крупнейшей авиабазой Московского военного округа.

За время своего существования специалистами 121-го АРЗ в разные годы был освоен ремонт более двух десятков различных типов самолетов, среди которых такие известные машины: штурмовики Ил-2, бомбардировщики Ил-28, истребители И-16, ЛаГГ-3, Як-3, Р-39 «Аэрокобра», МиГ-15—23. Каждый новый тип самолета знаменовал очередную ступень в развитии предприятия и внедрением все более сложных технологических процессов ремонта авиационной техники.

Во исполнение все того же постановления, но немногим позже 121-го АРЗ, 23-го июня 1941 года, на второй день после начала Великой Отечественной войны, на станции Насосная, что в 45 километрах от Баку, была организована железнодорожная авиационная мастерская, которая и послужила базой для развития 275-го АРЗ. 14 июля 1941-го года завод получил наименование — 45-ые подвижные железнодорожные авиамастерские.

Первыми самолетами, прошедшими ремонт в те дни, были истребители И-16 с мотором М-25, а всего за период войны в части произвели ремонт около 20 различных типов самолетов. Предприятие шесть раз меняло место дислокации: Вазияни, Краснодар, Новороссийск, Самтретиди, Лазаревская и, наконец, снова Краснодар.

К началу 90-х годов здесь, также как и в Подмосковье, всё было готово к решению новых задач. Однако, словно возвращаясь к традиции, заложенной в начале своего существования, предприятие уступило пальму первенства и стало вторым, в след за 121-м АРЗ, приступившим к ремонту истребителей четвертого поколения. Уже 18 декабря 1991-го года лидерную из восстановленных в Кубинке машин облетали и торжественно передали представителям ВВС. К тому моменту в цехах завода и на стоянке Летно-испытательной станции ждали своей очереди более десятка «изделий 9-12», перегнанных строевыми летчиками из разных концов страны.

Так что же представлял собой капитально-восстановительный ремонт и какими покидали ворота АРЗ обновленные МиГи? Не вдаваясь в технологические тонкости и подробности, можно перечислить несколько основных этапов, которые проходил любой самолет, прежде чем заводские



Архив Алексея Михеева

летчики-испытатели подписывали акт его контрольного облета. Для начала машину подвергали предварительной дефектации и полной разборке, параллельно очищая от грязи накопившейся за годы эксплуатации как внутри планера, так и прилипшей снаружи. Надо признать, что порой с некоторых особенно выдающихся самолетов таковой удалялось до нескольких килограммов. Демонтированные агрегаты и блоки оборудования тут же направлялись в соответствующие цеха, где подвергались отдельному комплексу восстановительных мероприятий. Опустошенные таким образом планер, отстыкованные консоли крыла и фонарь кабины пилота осматривали на предмет технического состояния и отсутствия изменений в геометрии, появления под воздействием нагрузок трещин на элементах силовой конструкции. В случае обнаружения дефектов в силовом наборе или обшивке самолета производился их ремонт с полным восстановлением аэродинамических характеристик машины. Проблемными, как правило, оказывались детали обшивки, выполненные из углепластика. Практически на каждой машине приходилось латать трещины, образовавшиеся на капотах двигателей и подфюзеляжных гребнях. Последние порой не подлежали восстановлению и их просто снимали. А так как производство данного элемента, из-за доказанной неэффективнос-

МиГ-29 бортовой №08 из состава 968-го иап проходит капитально-восстановительный ремонт на 121-м АРЗ. С 1980 по 1990 год в цехах 121-го АРЗ ремонтировались исключительно истребители МиГ-23. Одновременно в цехах могло находиться до 25 машин в разной степени готовности. Но в начале девяностых им пришлось потесниться, освободив часть площадей под МиГ-29. Немногим позже, начиная с 1995 и по 1999 год, завод полностью переключился на выпуск «изделия 5».

МиГ-29 бортовой №24 зав. №2960516754 из состава 773-го иап в цехе №2 121-го АРЗ.



Алексей Михеев

ти, было давно прекращено, то после завершения всего цикла ремонта планера о присутствии фальш-килей напоминали лишь заглушки в местах их крепления.

Также дотошно проверяли герметичность топливных баков и баков-кессонов крыла. Заменялись исчерпавшие свой ресурс резиновые прокладки и уплотнители. Диагностировались топливно-расходомерные системы, контрольно-записывающее оборудование, системы автоматического управления (САУ), радиоконпас, лазерный дальномер, система радиолокации, печатные платы электронных блоков, жгуты коммуникационных бортовых систем и т.д. Фонарь кабины пилота проходил отдельный цикл работ, в процессе которых его не только шлифовали и полировали, придавая первоначальную прозрачность и аэродинамические качества, но и обеспечивали безотказный отстрел при катапультировании летчика.

После всего этого осуществляется монтаж отремонтированного оборудования, блоков и агрегатов с завершающей проверкой работоспособности всех систем самолета при помощи мобильного комплекса МК 9-12, специально разработанного для «изделия 9-12».

Одним из финальных этапов ремонта истребителя МиГ-29 являлось восстановление его лакокрасочного покрытия. Возможно, из-за того, что освоение ремонтными предприятиями новых МиГов пришлось на период разрастания общего кризиса в стране, отлаженная система качества в ряде случаев явно давала сбой. Если основные работы по техническому восстановлению самолетов шли в соответствии с нормами и выполнялись достаточно качественно (хотя и зачастую не в срок — причины были различны), то восстановление ЛКП самолетов производилось уже явно по «остаточному» принципу.

Дефицит и нехватка таких «расхожих» материалов как краска, растворители и грунтовки, не лучшим образом влиял на восстановление внешнего вида машин. Во многих случаях специалисты

малярных цехов, как в Краснодаре, так и в Кубинке не удосуживались даже полностью смыть старую заводскую краску и полковые подмалевки. На таких «подготовленных» самолетах работы по окраске велись прямо поверх старого камуфляжа, повторяя (и дополняя) его пятна: двухцветная схема при этом соблюдалась, а вот краски подбирались других тонов. Работники 275-го АРЗ вообще не считали нужным придерживаться базовой для данного типа истребителей схемы нанесения камуфляжа, когда более темным цветом затушевывались оконечности самолетов — носовой части, консолей, форкилей и законцовок стабилизаторов (последнее не на всех машинах). Практически повсеместно задувались стальные накладку у пушечного ствола и стальной люк с жалюзи над казенной частью пушки. На том же заводе в Краснодаре, при восстановлении противобликовых масок не соблюдалась их четкая граница — краскопульт наносил размытый контур, местами падавший даже на остекление фонаря.

Крюющая способность красок, применяющихся при ремонте, также оставляла желать лучшего, что безусловно сказывалось на внешнем виде самолетов не в их пользу: из-под новых звезд проглядывали старые, а также символика, если таковая имела на самолёте до ремонта.

Технические надписи подновлялись не всегда, и можно было видеть странный эффект «технички», проступающей сквозь новую краску. Зачастую покрашенные старые технические надписи вообще не восстанавливались, а новые если и наносили, то делалось это в значительно меньшем количестве по сравнению с оригинальной заводской схемой.

Кроме того, надо отметить, что обновление окраски радиопрозрачных поверхностей тоже имело свои особенности. Так, на АРЗ в Кубинке для этого применялась значительно более темная по цвету, нежели заводская, серая краска. Причём подкраска РПП могла иметь выборочный характер — например, конус РЛС, «пилотки» килей и антенна АРК на гроте обновлялась, а антенны СО-69 и Л-006 (на наплывах крыла) могли оставаться нетронутыми — всё зависело от состояния самолёта, наличия краски (она должна быть радиопрозрачной), и прилежности заводских маляров.

Как уже говорилось ранее, цветовая схема основного камуфляжа сильно отличалась по оттенкам от заводской, а сама краска была значительно менее стойкой к выгоранию и износу, нежели базовая (которая также сильной стойкостью к выгоранию не отличалась). В основе этого влиял как процесс окраски, так и качество красок, разнившихся от партии к партии. В результате отремонтированные самолёты возвращались в полки хоть и в обновленном камуфляже, но прежней заводской «стилистки» в цветовых тонах и форме пятен уже не имели.

МиГи в цехах 275-го АРЗ.
На переднем плане час-
тично разобранный
корпус МиГ-29 №11
зав. №2960512131,
полученного из Багай-
Барановки. Обратите вни-
мание на то, что смыты
только бортовые номера
на воздухозаборниках,
там, куда можно было
без труда подобраться, а
дублирующие номера на
килях и ОЗ не тронуты,
также, как и старое ЛКП.



Алексей Михеев

Ситуация с ремонтом МиГ-29 «изделие 9-12», эксплуатировавшихся в ВВС других независимых государств, после распада СССР, была не столь радужной. Молдавия и Киргизия, получившие этот тип самолета никогда не располагали на своей территории соответствующими АРЗ. 176-й иап, дислоцировавшийся в Закавказье, технически подчинялся «Москве» и грузинская сторона пока не препятствовала нахождению на своей территории российских авиабаз. Только Военно-Воздушные Силы Украины, созданные 17 марта 1992 года в соответствии с директивой Начальника Главного штаба Вооруженных Сил Украины, имели в своем распоряжении достаточно основательную базу для оперативного начала восстановления доставшихся ей «двадцать девяток». Еще с 1939-го года тут действовали 133-и стационарные авиаремонтные мастерские (САМ), переформированные позже в 325-ю авиационно-ремонтную базу (АРБ). В 1953-м году АРБ получила статус авиационно-ремонтного завода с сохранением прежнего номера и вплоть до печальных событий начала девяностых годов успела освоить ремонт всех реактивных истребителей второго и третьего поколения прославленной марки МиГ. В условиях внезапно свалившейся на страну независимости и последовавшего за этим всем комплексом проблем, таких как разрыв связей с традиционными поставщиками запчастей и комплектующих,

325-му АРЗ пришлось оперативно искать выход из сложившейся ситуации. У имевшихся на вооружении 85-го, 92-го, 145-го и 100-го истребительных полков самолетов «9-12» начинал стремительно заканчиваться назначенный до первого ремонта ресурс и требовалось определяться, что дальше делать с машинами.

Постановлением правительства Украины в 1992-м году завод получил статус Государственного предприятия Министерства обороны Украины и был переименован в Львовский государственный авиационно-ремонтный завод «ЛГАРЗ». Одновременно с этим на заводе началось освоение ремонта самолетов четвертого поколения. Коллективу удалось сохранить и доработать имевшееся оборудование, приспособив его для полноценного восстановления всех агрегатов и систем МиГ-29. В виду отсутствия возможности получить и использовать оригинальные ремонтные технологии КБ им Микояна, на производстве внедрились ряд собственных методик, строго соответствовавших требованиям и технической документации разработчика самолета. Так, например, герметичность топливных баков и баков-кессонов крыла МиГ-29 научились восстанавливать методом их внутреннего полива герметиком на специальном поворотном гидростенде.

Внешне самой заметной разработкой ЛАРЗ стал новый стандарт камуфлирования украинских



Антон Павлов

Опознавательные знаки военных самолетов ВВС Украины имеют разный стиль на горизонтальных и вертикальных поверхностях.

МиГ-29 бортовой №24 (белый, синяя окантовка), переданный на ремонт во Львов из 145-го иап. За время эксплуатации самолет получил не только эмблему полка, но и пять звездочек за сбитые мишени.





МиГ-29 №23
 зав. №2960518789
 из состава обновленного
 и переформированного
 968-го инструкторско-
 исследовательского
 авиаполка. До зачисления
 в новый полк самолет,
 предположительно,
 принадлежал 91-му иап.
 Аэродром «Липецк-2».

МиГ-29 №27
 зав. №2960512107
 из состава 35-го иап.
 Аэродром «Цербст».
 Первоначально самолет
 имел бортовой №28, о чем
 свидетельствуют нанесен-
 ные на правую защитную
 створку воздухозабор-
 ников крупные белые
 цифры. Судьба истреби-
 теля после вывода полка
 из Германии не известна.

МиГ-29. Предполагалось, что покидающие терри-
 торию заводского аэродрома машины будут
 иметь привычную двухцветную серо-зеленую ок-
 раску, но вот форма и расположение пятен долж-
 на кардинально отличаться от принятого еще при
 СССР стандарта. На утвержденных схемах камуф-
 ляжа бросались в глаза изгибающиеся попереч-
 ные полосы зеленого тона в головной и централь-
 ной части фюзеляжа, проходящие порой через
 весь самолет от крыла до крыла.

Красные пятиконечные звезды ВВС СССР, до
 тех пор регламентированные «Положением об
 опознавательных знаках летательных аппаратов
 авиации Вооруженных сил СССР», введенным
 приказом ГК ВВС от 20.06.74 №120, планирова-
 лось заменить на самостийные ОЗ независимой
 Украины — стилизованный желтый трезубец,
 вписанный в голубой круг (только на киях), плюс
 сине-желтые круги на верхней и нижней поверх-
 ностях крыльев.

Повторимся, что на тот момент это были лишь
 планы, осуществиться которым предстояло через
 несколько лет. А пока предприятие только готови-
 лось перевести свои основные мощности на ре-
 монт весьма немалого количества доставшихся
 Украине «изделий 9-12» (около 40 самолетов).

События, происходившие в бывших союзных
 республиках, не могли оставаться незамеченными
 в Генеральном Штабе, располагавшемся в России
 и автоматически принявшем на себя все заботы
 по координации и сохранению обороноспособно-
 сти СНГ. Возможно благодаря именно этому,
 несмотря на глобальные изменения, потрясшие и
 расколовшие великое Советское Государство,
 плюс начавшееся затем откровенное растаскива-
 ние и дележ техники, ВВС продолжали жить и вы-
 полнять поставленные ранее перед ними задачи.

Большинство полков, оснащенные описывае-
 мыми Мигами, оставшиеся на тот момент за пре-
 делами Страны, особенно остро ощущали на себе
 давление новых обстоятельств. Им приходилось
 не только поддерживать в своих гарнизонах нор-
 мальную моральную обстановку, но и продолжать
 проводить боевую подготовку в соответствии с
 требованиями приказа МО №0050 и организаци-
 онно-методическими указаниями на 1992-й год.

Из оставшихся на тот момент в ЗГВ авиацион-
 ных частей вывести МиГи в Россию предстояло
 очередным двум полкам, это 968-му иап из Аль-
 тенбурга и 35-му иап из Цербста. Оба они, подчи-
 няясь требованиям директивы ГШ от 1991 года, с
 начала года готовились перебазироваться на аэ-
 родромы рассредоточения — в Липецк для 968-го
 иап и соответственно в Жердевку для 35-го иап.
 Данный факт не сильно сказывался на боеспо-
 собности этих частей, так как вплоть до самого
 вывода они по-прежнему несли боевое дежурст-
 во. В среднем, не реже двух раз в неделю осуще-
 ствлялись полетные смены, благодаря которым
 поддерживались навыки летного состава, а также
 ежемесячно проходили тренировки боевой готов-
 ности.

Первым провел вывод 968-й иап. С 22.04 по
 22.05.1992 года полк полностью перебазировался
 на аэродром «Липецк-2», где поступил в распоря-
 жение Начальника 4-го ЦПБПЛС. За месяц лет-
 чики перегнали сюда 46 боевых МиГ-29, из кото-
 рых половину составляли «изделия 9-12», 4 спар-



ки и 2 МиГ-23УБ. Практически сразу после перелета на новое место полк расстался со всеми своими «двадцать девятыми», сдав их на АРЗ или передав вместе с остальной техникой в 91-й ииап. Да и судьба самого 968-го иап как воинского формирования висела на волоске — в воздухе витали слухи о неминуемом расформировании полка. Достаточно сказать, что в результате того, что в стране, в связи с ее распадом, началось великое межреспубликанское перемещение военнослужащих, списочный состав иап составлял всего 54 человека, из которых 24 человека были летчики. Оставшиеся офицеры с волнением ожидали своей судьбы. Однако, несмотря на самые пессимистичные прогнозы, а во многом благодаря активности ветеранов и командира полковника Евгения Добрецова, 968-й иап был сохранен. В жертву при этом, правда, принесли 91-й ииап, личным составом которого и доукомплектовали новый instructorско-исследовательский полк.

Рано утром 10 июня 1992 года с флагштока стоянки дежурных сил 35-го иап авиабазы Цербст был спущен государственный флаг СССР. В тот же день, все МиГ-29 (12 «изд. 9-12» и 16 «изд. 9-13») полка совершили свой крайний старт с взлетно-посадочной полосы аэродрома «Каретный», покинув Германию и перелетев в Тамбовскую область на авиабазу «Жердевка». Имевшиеся в части три МиГ-23УБ из-за их малого остаточного ресурса приняли решение не отправлять в Союз, порезав на металлолом на месте.

Сюда же, в Тамбовскую область, стали выводить технику, сосредоточенную на авиабазе «Мары». Под видом передачи самолетов на ремонт, с

апреля по ноябрь 1992 года летчики перегнали в Жердевку десять из двенадцати МиГ-29 2-й аз. На новом месте они вошли в состав передислоцированного ранее из Венгрии 14-го гвардейского иап. Точнее говоря, из бывших «маровских» машин сделали отдельную эскадрилью, выведенную за штат и собранную на стоянке хранения. «Сочиненная» легенда о необходимости скорейшего проведения среднего ремонта этих истребителей была не далека от истины и большинство МиГов действительно до конца года попало в цеха АРЗ.

Идентичным, «заговорческо-шпионским» методом, угнали в Россию с доставшегося независимой Туркмении Красноводского ЦБП ПВО эскадрилью экс-Астраханских МиГов. Но, так как ПВОшные машины были практически новыми, то российским летчикам пришлось уводить истребители прямо во время обычных полетных смен 24 февраля 1992 года. Начавшийся по данному факту скандал удалось урегулировать дипломатическими методами, благодаря которым оставшиеся несколько не успевших сбегать МиГ-29 вернулись второго сентября на родной аэродром «Приволжский» уже на совершенно законных основаниях.

Фактически по схожему сценарию развивались события в Киргизии. Июль стал крайним месяцем полноценного функционирования на авиабазе «Луговая» 715-го уап. Территория, на которой находился аэродром, перешла к Казахстану, но, благодаря тому, что полк все еще юридически подчинялся центральному командованию в России, которая взяла на себя обязательства по завершению обучения иностранных курсантов, уда-

МиГ-29 №10 (красный) зав. №2960510192 из состава 1521-й АБ на аэродроме «Жердевка». За период службы в Марых истребитель успел получить полный набор декора и контрастных элементов опознавания. Единственное, что отличало данный борт от подобных «зубастиков» своей эскадрильи, это черный ободок вокруг пасти. Выпущенный в августе 1984 года, самолет с ноября того же года по ноябрь 1990 года эксплуатировался в составе 91-го ииап. После этого он на полгода сменил прописку с Липецка на Какайды, и уже оттуда был передан в Мары (дата зачисления в состав 1521-й АБ — 26.06.91г.).

Дмитрий Колесников





Архив Роберта Сзомбати

**МиГ-29 бортовой №42
зав. №2960530017.
Фотография сделана
во время «дня открытых
дверей» на аэродроме
«Куцёвка», когда для
немногочисленных гостей
полка авиаторы выложи-
ли весь арсенал воору-
жения своих истребителей.**

лось изначально мирно договориться о переводе-нии данного процесса на ее территорию. Уже к 6 августа летчики-инструкторы перегнали на аэродром станицы «Куцёвская» (Ростовская область) два десятка своих МиГов (лишь восемь из них были «изд. 9-12» с бортовыми номерами 09, 10, 29, 35, 40, 41, 42 и 44), где они в тот же день вошли в состав 797-го уап.

Несколько МиГ-29 все же остались в Киргизии на аэродроме «Фрунзе-1». Точнее говоря, это были «двадцать девятые», частично разукomплектованные и выполнявшие функции самолетов-тренажеров. Возможно, именно по этой причине российские летчики не смогли своевременно перегнать данные самолеты в Краснодар вместе с прочей техникой, принадлежавшей учебным авиаполкам Центральных курсов СССР по подготовке и усовершенствованию авиационных кадров.

В 1992-м году ГШ было принято решение о молниеносном выводе находящихся в Грузии

авиационных полков. Располагавшаяся там мощная «закавказская» группировка практически в один день, а вернее ночь была поднята по тревоге. Постановка задачи — конечной точкой перелета назначили авиабазу 343-го ииап в Багай-Барановке, штурманы прокладывают маршрут и «колесо закрутилось». В воздух были подняты все самолеты, даже имеющие отказы навигационной и других систем — взлетело всё! При проведении операции, а по-иному это назвать и нельзя, очень повезло с погодой. По всему маршруту было малооблачно, плюс великая русская река Волга привела летчиков прямо на аэродром назначения. Как потом рассказывали участники перелета, они шли именно вдоль Волги. Уже к обеду 12 сентября на аэродроме «Сенной» приземлилось два полка — на МиГ-29 и Су-17. «Сухие» ждала незавидная судьба, они практически сразу перелетели на БРС в Чебеньки, где хранятся и поныне. А вот по отношению к «двадцать девятым» у командования

**МиГ-29 бортовой №32
зав. №2960516514,
797-й уап.
В августе 1992 года
самолет был передан
в Куцёвку предпо-
ложительно из Раменского,
где, начиная с 1985 года,
он был задействован
для испытательной
программы КБ «МиГ».**



Архив Роберта Сзомбати



МиГ-29 экс-86-го гв. иап №20 на аэродроме «Маркушешты». Самолет уже лишился советских звезд, которые все же просматриваются сквозь обновленный камуфляж, но еще не получил новые ОЗ и тактические номера.



оказались иные планы. На основании директивы НТШ ВВС РФ 123/3/1070 от 20.10.92 самолеты 176-го иап были сданы в 120-й иап, передачу произвели тут же на базе 343-го ииап, сам «грузинский» полк при этом расформировали.

Не известно точно, были ли у Российского командования виды на 86-й гвардейский морской иап, даже если это и так, то в любом случае они не осуществились, так как 12 апреля 1992-го года авиабаза Маркушешты перешла под юрисдикцию независимой Республики Молдова. Чуть больше, чем через месяц, а именно 27 мая, МиГ-29 вписали в историю молдавской военной авиации первую строку. В этот день тогдашний командир полка полковник Ион Ротару руководил первыми полетами своих истребителей и, надо отметить, что одним из первых в небо поднялся «9-12» с бортовым номером 20 (зав. №2960516753). Правда позитивные эмоции довольно быстро поутихли. Выяснилось, что летать на МиГах особенно некому, да и негде. После обретения страной независимости местных летчиков в полку осталось всего четыре человека, а те, кто приехал на родину из далеких гарнизонов, в большинстве своем не имели допуска к полетам на МиГ-29. К тому же, территория нового государства оказалась совершенно недостаточной для проведения полноценных заданий и упражнений по пилотированию боевого истребителя.

Желание новых командиров авиабазы угодить властям Республики и максимально отстраниться от советского прошлого привело к тому, что уже до конца года полк стал именоваться как «Авиа-

полк Дечебал»*. МиГи тоже попали под проявление самородности, в результате чего в условиях местной ТЭЧ их перекрасили в болотно-зеленые цвета по верхним плоскостям и бирюзовый по низу. Звезды и бортовые номера при этом были закрашены и долгое время самолеты летали вообще без признаков государственной принадлежности. Подобное нарушение международных требований к воздушному транспорту длилось до тех пор, пока наконец не были утверждены новые опознавательные знаки: сине-желто-красная восьмиконечная звезда, вписанная в белый круг. Схема нанесения ОЗ ничем не отличалась от советской, а вот бортовые номера белого цвета на молдавских МиГах располагались более рационально, чем при СССР — на внешних сторонах килей, под ОЗ. Помимо этого, самолеты должны были получить две уникальные эмблемы. Одну, пикирующего сокола с мечом в когтях, на обеих сторонах фюзеляжа у обтекателя РЛС, а другую на воздухозаборниках, в том месте где раньше находились бортовые номера (профиль Дечебала, вписанный в крылатый круг).

* До образования Румынского и Молдавского княжества на этих территориях располагалось древнее государство — Дачия. Наибольший расцвет и свое могущество оно приобрело при древнем царе Дечебале: Dacebal правил в годы 87—106 от рождения Христова. Именно в его честь и был назван полк.

Наступивший год оказался для истребителей МиГ-29 и полков, ими оснащенных, весьма насыщенным в плане различных реорганизационных мероприятий и перемещений по территории бывшего СССР. Государства, которым после распада большой страны достались эти самолеты, заново строили свои ВВС, пересматривая при этом не только качественный, но и количественный состав частей и формирований. В одной только России на начало 1993 года насчитывалось десять полков, частично или полностью оснащенных «изделиями 9-12», плюс еще три продолжали оставаться в Германии. Давайте проследим все изменения в порядке, в котором они происходили.

Как уже говорилось ранее, еще в октябре 1992-го года директивой НТШ ВВС РФ 123/3/1070 176-й иап сдал свои МиГ-29 в распоряжение 120-го иап. Формально процедура передачи происходила на авиабазе в Багай-Барановке, куда закавказский полк был ранее выведен и где после этого его расформировали. Фактически же авиаторы из Забайкалья, а именно там, в поселке Домна Читинской области, базировался истребительный полк, успевший изрядно повоевать в Афганистане, начали получать новую для себя технику лишь в январе 1993-го года. При этом инженерный состав столкнулся с проблемой серьезного недокомплекта наземного оборудования, утерянного или оставленного во время стремительного вывода с территории суверенной Грузии. Но, несмотря на ряд сложностей, уже 3 января летчики-инструкторы из Багай-Барановки перегнали

первую группу МиГ-29 к месту очередной «прописки». Самолеты в течение нескольких дней летели по маршруту, проложенному через половину страны, включавшему в себя несколько плановых посадок для дозаправки. Плюс надо признать, что случались различные нештатные ситуации, увеличивавшие время перелета и задерживавшие машины на промежуточных аэродромах. Все это привело к тому, что перевооружение 120-го иап было полностью завершено лишь в апреле, после чего летчики с нескрываемой жадностью, как говорится, «с головой ушли» в процесс освоения современного истребителя. Однако первые полеты на МиГ-29 были выполнены уже 25 января 1993 года. Прославленные, но более не нужные МиГ-23МЛД постепенно отогнали на базу хранения «Степь».

Начиная с лета, аэродром 23-й ВА с позывным «Альгама», на котором базировались одновременно два полка, уже озвученный 120-й истребительный и 125-й отдельный разведывательный, начал жить новой жизнью. Летные смены были расписаны между соседями таким образом, что полки работали поочередно со своих ЦЗ, расположенных прямо противоположно ВПП: например, летом 1-я смена с 8.00 до 14.00 у 120-го иап (15—20 самолетов), а 2-я с 18.00 до 24.00 за 125-м орап, и наоборот. Благодаря этому «разведчики», оснащенные, кстати, самолетами Су-24МР и Су-17МЗР, могли постоянно, с нескрываемым интересом наблюдать все этапы перехода соседей на четвертое поколение истребителей.

МиГ-29 бортовой №40 зав. №2960516516. Аэродром «Домна». На самолете провели эксперимент по внедрению красных бортовых номеров, но, признав его неудачным, вскоре перевели весь полк на контрастные белые номера. Самолет до октября 1992 года принадлежал 176-му иап, откуда был передан в Багай-Барановку. 5 января 1993 года истребитель зачислен в 120-й иап, где получил бортовой №40 и эмблему 3-й аз.



Валерий Максименко

Освоение новой техники происходило под шефством испытателей КБ «МиГ» и летчиков из Кубинки, благодаря помощи которых многие забайкальские авиаторы уже через несколько месяцев смогли налетать от 25 до 35 часов. Конечно же, до уровня своих учителей им было еще далеко, но ощутить все преимущества МиГ-29 летчики смогли и вскоре даже «крутили» впечатляющий групповой пилотаж на различных праздниках и юбилеях.

Однако желание скорее научиться летать и воевать на МиГ-29 не всегда совпадало с возможностями. Вскоре после получения лидерных машин, летный и инженерный состав забайкальского полка столкнулся с теми же проблемами что и их соседи из дальневосточной Орловки — техника отказывалась нормально работать в условиях критически низких температур. Эту непростую ситуацию достаточно эмоционально описывает офицер 2-й аз 120-го иап, капитан запаса Валерий Максименко:

«Зимой МиГ-29 оказался совсем даже не подарком. Это «четвертое поколение» очень и очень боится холода. Чтобы в крепкий мороз подготовить самолет, а порой температура у нас опускается до -50С, его приходилось греть, греть и греть — хорошо бы у печки или под подушкой... На старых добрых МиГ-23 мы таких проблем не знали — настоящий боевой самолет, рабочая машина, неприхотливая и надежная».

Конечно, не стоит буквально воспринимать данные слова, ведь ностальгия по МиГ-23 со стороны техсостава имела под собой определенные корни. Во первых, как уже говорилось выше, с этими самолетами у полка были связаны одни из самых ярких воспоминаний боевой командировки в Афганистан, где машины доказали свою живучесть и надежность. А во вторых, МиГ-23 из Домны прославились далеко за пределами Забайкалья уникальными эмблемами, автором которых являлся в том числе и Валерий Максименко, бывший по совместительству не только специалистом своего дела, но и корреспондентом армейских газет, фотографом и художником. «Визитной карточкой» почти всех побывавших на войне МиГов, с января 1989 года, являлись «хищный взгляд» и «острые зубы», нарисованные в носовой части самолетов. Прославились сами и прославили своих авиаторов! Неудивительно, что в такой ситуации освоение МиГ-29 проходило со смешанными чувствами по отношению к новой технике.

Но, как это часто бывает, «глаза боятся, а руки делают». Решения даже самых сложных проблем находились всегда и в любой ситуации. Подчас на помощь авиаторам приходил не только богатейший опыт эксплуатации МиГов, накопленный за десять лет нахождения их в войсках, но и армейская смекалка. Так, например, для оперативного запуска в очень сильные морозы самолетов стоя-

щих на БД, приказом инженера полка раз в 2—3 часа дежурные техники производили запуск двигателей этих машин до выхода на МГ и выдерживание на МГ несколько минут. К этому добавлялось два обязательных опробования двигателей в сутки, которые производили дежурные летчики, если же мороз был не ниже 20 градусов, то осуществлялась холодная прокрутка двигателей.

Некоторые юмористы предлагали еще выстраивать личный состав аз вдоль самолета и дышать на него, но ввиду того, что особой эффективностью данный метод обладает лишь по понедельникам, а это как известно не самый «лётный» день, то случаев применения все же отмечено не было.

С приходом весны и долгожданного тепла основные трудности остались позади и полковые художники обратили внимание на девственно чистые серо-зеленые борта подопечных «Дракош». Первопроходцами, если так можно выразиться, стали МиГи из 3-й аз. Именно они к лету 1993-го года щеголяли на полетах довольно скромной, но при этом весьма информативной по замыслу ее создателей эмблемой — российский флаг, в центр которого необычным, готическим шрифтом вписаны желтым цветом буквы «а» и «з», плюс в середине цифра «3». Присутствие на рисунке российской символики, подчеркивавшей государственную принадлежность «красно-звездных» машин являлось логическим воплощением витавших по армии слухов о грядущей замене советских ОЗ на «исконно русские». Местом для нанесения эмблемы выбрали левую сторону носовой части фюзеляжа, прямо под козырьком кабины летчика.

Широкого распространения данный рисунок не получил, так как офицеры во всю обсуждали возможность восстановления «афганского» декора на новых МиГах. В общей сложности эскадрильную эмблему нанесли лишь на четыре машины с бортовыми номерами 40, 43, 44 и 50, переключив энергию на оформление самых «молодых» истребителей полка — немногочисленных «горбатых» «изделий 9-13», полученных из 343-го ииап.

Эмблемы, рисунки и прочие проявления художественных способностей авиаторов можно было



Эмблема истребителей
3-й аз 120-го иап.

бы описывать еще долго, если бы не одно «но» — любое творчество имеет право на существование только при условии, когда в полку количество взлетов соответствует количеству посадок. А вот в этом отношении 1993 год оказался на редкость неудачным для 120-го иап. Фактически сразу же после начала эксплуатации МиГ-29, в июне-месяце Домну потрясло серьезное авиационное происшествие, вскрывшее целый ряд недостатков в подготовке боевых летчиков и офицеров управления.

Итак, все по порядку. Вечером 4-го июня аэродром жил интенсивными полетами — экипажи один за одним поднимали свои машины и уходили в зону отработки различных упражнений. В 0 часов 51 минуту и в 0 часов 57 минут с взлетно-посадочной полосы стартовали очередные два МиГ-29 №08 и №46, пилотируемые летчиками 1-го класса, командиром эскадрильи майором Кривошапко Владимиром Евгеньевичем и, соответственно, заместителем командира полка по летной подготовке подполковником Рубелем Вячеславом Ивановичем. Им предстояло выполнить относительно несложные задания в простых метеоусловиях. Первый должен был производить горизонтальный полет по маршруту в облаках (за облаками), имитируя самолет-цель, а второго летчика в это время наводили на него для учебной атаки. К тому моменту оба офицера имели за плечами общий налет по 1092 и 1637 часов, из них на МиГ-29 по 32 и 26 часов.

Полет продолжался штатно до 01 часа 22 минут, пока ночное небо над Забайкальем не озарила вспышка от столкновения двух истребителей, ставшая апогеем ряда фатальных ошибок, допущенных офицерами полка, как на земле, так и в воздухе. Конкретизируя случившееся, можно говорить о том, что в момент выхода из атаки, на высоте примерно в 4860 метров самолет-перехватчик Вячеслава Рубеля столкнулся фонарем кабины пилота с хвостовой частью самолета-цели Владимира Кривошапко. Вячеслав Иванович сближения истребителей не видел и погиб в мо-

мент столкновения, плюс ко всему произошло самопроизвольное срабатывание системы катапультирования, выбросившей его тело из неуправляемо падающего МиГа. В это время «ноль восьмой» борт, получивший серьезные повреждения хвостовой части, перешел в пикирование и его летчик, оценив создавшуюся ситуацию как критическую, успешно катапультировался.

Прибывшая в полк комиссия детально изучила обстоятельства, предшествовавшие трагедии. В результате были сделаны неутешительные выводы о её причинах:

1. Нарушения в полку методики подготовки летного состава к выполнению полетов на перехват воздушных целей, приведшие к невыдерживанию летчиком заданного режима полета на этапе наведения.

2. Отсутствие системы и порядка взаимодействия офицера боевого управления, оператора радиовысотомера и летчиков по контролю за высотой полета перехватчика и цели.

3. Низкий профессионализм офицера боевого управления, выразившийся в неиспользовании радиолокационного контроля за высотой, в ошибочном определении дальности перехватчика до цели, что привело к поздней подаче команды на отворот для выхода из атаки.

Поступление МиГ-29 в российские части не ограничилось лишь Забайкальем. Параллельно с опытным боевым авиаполком из Домны, «двадцать девяты» передали в распоряжение 960-го иап. Размещенный на кубанском аэродроме «Приморско-Ахтарск» Северо-Кавказского ВО, 960-й полк ранее являлся структурным подразделением Краснодарского ВВАУЛ и эксплуатировал самолеты Л-39. Соответственно «в одночасье» его перестроили из «уап» в «иап», что повлекло за собой не только ротацию фактически всего летного и технического персонала, но и смену «хозяев» кубанского неба. Уже в январе 1993 года на аэродроме приземлились несколько лидеров МиГ-29. Были это отнюдь не одноместные машины, а две «спарки». Пятью ме-

Полетная смена истребителей 960-го иап. На ЦЗТ одновременно выставлено 14 самолетов.



Свен Циммерманн

сцами позже к ним присоединилось столько же «изделий 9-13». И одновременно с ними 960-й иап начал получать «изделия 9-12», ставшие со временем для 960-го иап основным вариантом боевых истребителей.

Интересно отметить — практически все эти машины передавались на Кубань лишь после того, как в них «вдохнули вторую жизнь» специалисты авиаремонтных предприятий. Возможно, из-за этого процедура оснащения растянулась почти на полтора года — до весны 95-го. Исключение составили три МиГ-29 (бортовые номера, присвоенные на новом месте: 11 — экс-21, 30 — экс-10, 39 — экс-12) полученные в 1994 году с хранения на авиабазе «Жердевка». Эта троица больше двенадцати месяцев исправно несла службу в кубанском небе, пока и до них не дошла очередь отбыть в Краснодар для прохождения планового ремонта.

Но это было потом, а пока проследим хронологию появления боевых МиГов в Приморско-Ахтарске. Первым местом, куда уехала в командировку группа офицеров ИАС 960-го полка, отвечавшая за приемку передаваемой в часть авиатехники, стал 121-й АРЗ. После решения стандартных для такой ситуации формальностей, связанных с приемкой самолета, и оформления соответствующей документации, первый из четырех заявленных на тот момент МиГов был готов к перелету. Старт истребителя с красным бортовым номером 10 назначили на 7-е июня, но из-за грозового фронта в районе одного из запасных аэродромов вылет пришлось отложить на сутки. На следующий день погода по всему маршруту перелета была по настоящему летней и солнечной, поэтому ни что не помешало летчику ровно в 11-00 поднять свой МиГ-29 в воздух и взять курс на Кубань.

До конца года 121-й АРЗ смог передать в полк лишь четыре самолета, так что основная масса техники поступила в Приморско-Ахтарск только в

1994-м году. И связано это не с резким увеличение темпов ремонта проводимого в Кубинке, а с выходом на проектные мощности Краснодарского АРЗ, который смог подготовить для 960-го иап еще три машины (по некоторым данным 4).

В отличие от истребителей, поступавших в Приморско-Ахтарск из Подмоскovie и несших стандартные тактические номера красного цвета в белой окантовке, МиГи, прошедшие ремонт на 275-м АРЗ, имели «экономный», так в шутку его прозвали кубанские техники, вариант бортового номера — лишь обозначенный тонким синим контуром. Почему заводские маляры экономили на краске, для авиаторов было загадкой, но в любом случае им ничего не оставалось, как самостоятельно наносить на свои самолеты фирменные красные, чуть отличные по форме от стандарта, бортовые номера. Нумерация на воздухозаборниках в обязательном порядке дублировалась небольшими белыми цифрами на внешних сторонах килей.

Кроме необычных тактических номеров на нескольких МиГ-29 с аэродрома «Тональный» (позывной военного аэродрома в Приморско-Ахтарске) вскоре появились явные проявления Российской принадлежности — особенно патриотичные

**МиГ-29 бортовой №01
зав. №2960510183,
960-й иап.**

**Боевой путь самолета
имеет свое начало
на аэродроме «Россь»,
откуда в июле 1989 он
был передан в ГСВГ,
на аэродром «Цербст» и
эксплуатировался под
№21. На Кубань истреби-
тель попал в 1995 году
после прохождения капи-
тального ремонта
(121-й АРЗ).**



Виктор Друшляков



**МиГ-29 бортовой №11
зав. №2960510196.**

**Аэродром
«Приморско-Ахтарск».
До поступления в 960-й
иап данный истребитель
успел честно послужить в
Липецке, Березе, Росси,
Цербсте, Кокайтах и
Марах. После вывода
из Маров и почти
двухгодичного
пребывания в Жердевке,
самолет перегнали
в Приморско-Ахтарск.**

МиГ-29 бортовой №27
зав. №2960509169.
С момента выпуска
в июне 1985 до июня
1992 года самолет чис-
лился в составе 968-го
иап под №43. После этого
на шесть месяцев самолет
передали в 91-й ииап, но
из-за расформирования
последнего истребитель
вернулся в возрожденный
968-й ииап. После
ремонта на 121-м АРЗ, в
марте 1994 года самолет
поступил в 960-й иап.



Свен Циммерманн



Свен Циммерманн

МиГ-29 бортовой №32
зав. №2960509161, исто-
рия которого на 100% сов-
падает с историей борта
№27. Вернувшись из
ремонта, самолет получил
эмблему «Стрижи».

МиГ-29 бортовой №32.
Помимо ставшего
практически стандартным
для МиГов 960-го иап
«триколора», данный
самолет имел одну
отметку о сбитой мишени.



Свен Циммерманн



МиГ-29 бортовой №30
зав. №2960510192.
Самолет поступил
из Жердевки, куда был
выведен из Маров. После
зачисления в полк само-
лет какое-то время сохра-
нял эмблемы 1521-й АБ,
но во время планового
ремонта (с мая 1994 по
апрель 1995 года) на
275-м АРЗ, все рисунки
закрасили. По возвраще-
нии в полк самолет обжа-
влялся эмблемой «Стрижи»
и триколором на рулях
направления.



МиГ-29 бортовой №36
зав. №2960518064.
Поступил в полк с 275-го
АРЗ, куда прибыл из
Виттштока. В 33-м иап
носил №02 (белый).

МиГ-29 бортовой №40
зав. №2960518079.
Также, как и борт №36,
«сороковой» поступил в
полк с 275-го АРЗ.
Изначально истребитель
принадлежал 33-му иап,
бортовой №11 (белый).



В данном рисунке легко угадывается эмблема пилотажной группы «Стрижи» ВВС России. Но в таком исполнении она никогда не украшала самолеты из Кубинки, так как имеет существенное отличие — вместо названия аэродрома базирования пилотажной группы «Кубинка» в Приморско-Ахтарске написали имя своего истребителя «МиГ-29».

МиГ-29 бортовой №21 (красный), зав. № 2960509162, из 760-го иАП. Аэродром «Липецк-2». Эмблема «Крылатая звезда» ясно дает понять, что данная машина изначально принадлежала 968-му иАП. После вывода полка из Альтенбурга самолет 20 апреля 1992 года передали в состав 91-го иАП. Здесь он задержался ненадолго и уже со 2 декабря числился в 760-м иАП. Бортовой №21 появился на месте окрашенных цифр «59».

техники выкрасили внешние стороны рулей направления своих машин в цвета национального флага. Всего триколором обзавелось 13 боевых самолетов: 07, 24, 25, 26, 27, 29, 30, 32, 34, 36, 37, 38, 39. Перешагнув через год, можно сказать, что в январе 1995-го года 960-й иАП получил от соседей из 31-го гв. иАП четыре МиГа, уже знакомых нам по предыдущему рассказу о ротации техники между 85-м и 31-м авиаполками. Два из них к тому моменту еще не успели пройти ремонт на АРЗ и потому сохранили гвардейские эмблемы на своих бортах. Числясь в рядах гвардейского 31-го иАП, самолеты совершенно законно несли данную символику, но сменив прописку в Ростовской области на Кубанские степи, по идее должны были расстаться с заветными рисунками. Но этого не произошло! Получив новые бортовые номера 01, 35 (экс-12) и 37 (экс-22), истребители почему-то сохранили неуместную, но такую магическую символику.

На этой истории странности с бортовой живописью самолетов 960-го иАП не закончились. Примерно через два года местные офицеры «геральдисты» сотворили то, что в народе называют плагиатом. На МиГ-29 с бортовыми номерами 30, 32 и 34 появился рисунок, практически один в один повторявший эмблему пилотажной крупы «Стрижи». Различие было минимальным и заключалось оно в том, что надпись «Кубинка» внутри нижней ленты Ахтарцы заменили на «МиГ-29». Эмблему нанесли на левой стороне фюзеляжа, непосредственно под козырьком кабины пилота. Сложно комментировать, чем руководствовались авторы идеи и думали ли они в тот момент о нарушении «авторских прав», но то, что рисунки сохранились на машинах до наших дней, говорит о том, что настоящие «Стрижи» или ничего об этом не знали, или отнеслись к такой рекламе скорее с юмором, нежели с непониманием.

Совершенно не до юмора было в 1993-м году офицерам 760-го полка. После того, как стало ре-

ально понятно, что 4-й ЦБП и ПЛС не нуждается в трех полноценных инструкторских полках и достаточно иметь в его составе один иАП на МиГ-29 (им на время остался 91-й иАП), плюс один смешанный иАП на нескольких типах самолетов (им, также временно, стал 968-й иАП на Су-17М4Р/МЭ, Су-24М/МР/МП, МиГ-25РБ/БМ/РУ), летом того же года 760-й сИАП по быстрому расформировали. Имевшиеся в его составе истребители МиГ-29 распределили или на АРЗ, или в другие части.

Почти такая же нерадужная картина ждала военных, служивших в только-только образованных ВВС Украины. Изменившееся геополитическое положение страны потребовало от руководителей независимого государства реорганизационных мероприятий для создания новой схемы обороны воздушных границ. Авторы не берут на себя право оценивать правильность принятых в то время решений, но одно можно констатировать однозначно — истребителям МиГ-29 отводилась в новой схеме не последняя роль.

Одним из первых почувствовал на себе новые реалии 145-й иАП — его, как и российский 760-й иАП, просто расформировали, а всю матчасть передали в распоряжение выведенного двумя годами ранее в Ивано-Франковск «чехословацкого» 114-го иАП.

Беда не приходит одна. В 1993 году изменения затронули 92-й иАП, вошедший в состав ВВС Украины и переподчиненный в январе 1992-го года 4-й иАП Западного района Войск ПВО Украины. Выполняя требование директивы МОУ № 115/1/057 от 6.01.1993 года, полк в период с 21 июля по 1 августа 1993 года передали Центральному району ПВО и передислоцировали в город Васильков, находящийся в тридцати километрах западнее Киева. Место службы летчиков истребителей было выбрано не случайно. Ранее тут базировался 146-й гвардейский полк перехватчиков на МиГ-25ПДС, но после его расформирова-





Сергей Попсуевич



МиГ 92-го иап ВВС Украины на аэродроме «Васильков» Киевской области.
МиГ-29 №01 и №23 зав. № 2960515111 поступили в еще советский 92-й иап из Ивано-Франковска. Яркая зеленая краска под эмблемой «леopard» на обоих самолетах — ни что иное, как покрашенный первоначальный рисунок «красный орел», оставшийся от 145-го иап.

ния требовалось оперативно решить задачу по прикрытию столицы Украины. Переезд прошел довольно быстро, без каких-либо происшествий и сложностей, так как инфраструктура авиабазы пребывала в отличном состоянии. ВПП, ЦЗ, КДП, ТЭЧ полка, как в прочем и все иные необходимые сооружения не требовали существенных переделок или ремонта. Не удивительно, что в такой ситуации авиаторы смогли практически сразу приступить к несению боевого дежурства.

Переезд принес собой естественные бытовые сложности в результате которых офицерские семьи были разделены — мужья служили в Василькове, а жены и дети оставались в Мукачеве. Частично проблему решали тем, что наладили еженедельный авиамост между двумя аэродромами, благодаря которому люди могли постепенно перевести родных к новому месту службы. Курсируя из Закарпатья в Киевскую область, офицеры привозили с собой не только скромное имущество, но и непубличные авиационные новости страны. Как правило, поводом для обсуждения становились

слухи об очередных неминуемых расформированиях и сокращениях. Офицеры полка шути констатировали, что в бетонные укрытия, расположенные на одной из эскадрильных стоянок оставшиеся от МиГ-25, могли спокойно поместиться по паре МиГ-29. Следовательно, если сокращения продолжатся в том же темпе, то они смогут пополнить парк своей авиатехники минимум двукратно.

Шутки шутками, а изменения в количественном и качественном составе авиапарка Васильковского полка началось практически сразу же после его передислокации. Имев в своем составе меньше десятка «изделий 9-12», 92-й иап начал расставаться с требовавшими капитального ремонта машинами, отдавая их на АРЗ. На замену приходили однотипные истребители, прошедшие ремонт, и послужившие в других частях «изделия 9-13». Если быть откровенными, то придется констатировать, что до конца года полк обзавелся лишь четырьмя отремонтированными МиГами, ранее принадлежавшими 145-му иап. Ново-



Сергей Попсуевич

**МиГ-29 бортовой №48
зав. №2960515112,
92-й иап.**

**Уникальный самолет
по несоответствию декора
и местонахождения:**

**1. Красные звезды
вместо Украинского
трезубца. 2. Эмблема
145-го иап, хотя самолет
на момент съемки
уже давно числился
в Мукачеве/Василькове.
Лишь красные полосы на
воздухозаборниках имеют
прямое отношение
к 92-му иап, так как они
получены именно тут.**

**МиГ-29 бортовой №06,
92-й иап. Предпо-
ложительно, самолет
первоначально при-
надлежал 234-му гв. иап
и числился там под №48.**

бранцы получили тактические номера 06 (зав. №2960505534), 14 (зав. №0390502260), 15 (зав. №2960505532) и 36? (зав. №0390502556). Борт №06 уникален тем, что он стал единственным самолетом полка, на который уже после пердислокации нанесли эмблему «Гепард».

Помимо перечисленных бортов, родословная которых уходила корнями к Кубинку, а затем в разное время оказавшихся в Ивано-Франковске, но теперь об этом никто кроме людей, работающих с формулярами самолетов, догадываться не мог, 92-й иап регулярно выставлял на полеты МиГ-29 под №48 и с эмблемой 145-го иап. Явный признак происхождения! Как уже говорилось ранее, в Мукачеве получили несколько «9-12» из соседнего полка и на большинстве из них эмблему разящего ястреба закрасили ярко-зеленой краской, нанеся поверх неблагоприятного пятна своего красавца «Гепарда». Но в данном случае этого не сделали. Мало того, самолет выделялся из общего строя стоящих на ЦЗ украинских МиГов опознавательными знаками государственной принадлежности. Удивительно, но в процессе всеобщего перехода Украинских ВВС на новые ОЗ про эту машину как будто забыли, сохранив пятиконечные красные звезды. А ведь желание отдельных командиров скорее продемонстрировать вышестоящему начальству свою лояльность новой власти

приводило к тому, что в некоторых полках не только замазывали звезды чем попало, но и придумывали свою, самостоятельную схему нанесения и форму ОЗ.

Так, у нескольких МиГ-29 из Старокопани ОЗ на вертикальных плоскостях имели круглую форму, там же долгое время летал истребитель с бортовым номером, нанесенным «а-ля Су-27», то есть не на воздухозаборнике, а под козырьком кабины пилота*.

Раз уж речь зашла о МиГах, дислоцированных после вывода из Германии в Старокопани, то не лишним будет упомянуть, что некоторые самолеты так ни разу и не поднялись в воздух до настоящего момента*. Нехватка личного состава — многие офицеры не смогли устоять под давлением волны национально-политического движения «Рух» и уволились из ВС. Плюс к тому усилившиеся перебои в обеспечении ГСМ. Все это привело к тому, что в 1993-м году полк летал очень мало, фактически лишь поддерживая минимальную боеготовность летчиков дежурного звена. О том, чтобы реанимировать и облетывать всю имеющуюся в распоряжении матчасть, речи даже не шло. Для оставшихся после Германии «Дракош», составлявших большую часть полка, единственным спасением от медленного умирания на земле была смена прописки и ротация в другие части. Буквально двум МиГам (зав. №2960518099 и №2960520160) с этим повезло, и в апреле 1993-го года они своим ходом перелетели в Крым, в расположение 100-го киап. Тут самолеты получили новые бортовые номера стандартного желтого цвета и моментально лишились гвардейской эмблемы, грубо ободранной своими техниками. Остальные машины экс-85-го полка на долгие годы за-

* Отклонения от стандарта были зафиксированы только на МиГ-29 «изд. 9-13» и не факт, что подобное имело место быть у «9-12».

* Забегая далеко вперед, можно сказать, что по непроверенным данным в 2004 году 15 МиГ-29 полка были списаны и до сих пор ожидают утилизации на базе местной ТЭЧ.



Сергей Попсуевич

МиГ-29 №10 — единственный самолет, получивший ранний вариант эмблемы 33-го иап.



Франк Розендалл

Два МиГ-29 33-го иап (№01 зав. №2960518084 и №23 зав. №2969518454) получили эмблему КБ «МиГ».



Йенс Шимура



МиГ-29 №36 зав. №2960518751 первоначально имел бортовой №40.

Йенс Шимура

стряли на стоянке хранения в ожидании ремонта или утилизации.

Пока в одной части не существующего с юридической точки зрения Государства, военные не могли толком разобраться, что им делать с внезапно доставшимся огромным числом МиГ-29 и «развлекали» себя смыванием с самолетов старых советских бортовых эмблем, в других местах, а именно на окруженных со всех четырех сторон новыми «друзьями» аэродромах ЗГВ, еще теплился слабый огонек учебно-боевой работы.

На знакомых нам аэродромах Виттшток и Дамгартен, где продолжали эксплуатироваться «изделия 9-12», практически через день ревели двигатели взлетающих истребителей. И хотя маршруты и зоны полетов были сокращены до минимума, летчики старались как могли поддерживать полетную жизнь своих полков. Неудивительно, что в тех сложных условиях офицеры использовали все доступные методы для поднятия боевого духа, включая элементы историко-патриотического воспитания. Так, например, в 33-м иап разработали собственную необычную эмблему, имевшую исключительно исторический подтекст.

Изначально прототип эмблемы, автором которой считается Л.Э.Копачевский, опробовали только на одном — 10-м борту (зав. №2960520149). Рисунок состоял из белого профиля летящего МиГ-29 и крылатого красного зубра (история появления полка уходит корнями к Белоруссии — родине этих могучих животных), над которыми разместилась надпись «ЗЗИАП». Местом его расположения выбрали левую сторону самолета, под кабиной пилота. После того, как окончательно стало ясно, что полк перешел под юрисдикцию России, эмблему решено было доработать. Так появился второй и окончательный вариант, кото-

рый нанесли на внешнюю сторону левого кия. Тот же летящий МиГ (темно синего цвета) с крылатым зубром, но уже на фоне кругов цвета российского флага, плюс вписанным в эти круги номером и аббревиатурой полка. Эмблему нанесли на самолеты номер 01 (самолет также нес на носовой части эмблему КБ «МиГ»), 08, 36, 37*.

* эмблему несли еще самолеты «изд. 9-13» и «изд. 9-51», но об этом позже в других книгах





Редкая фотография МиГ-29 с бортовым №24, получившего не только нестандартный полосатый камуфляж зеленого цвета, но и эмблему «атакующий тигр».

Аэродром «Дамгартен».

Данный истребитель раньше других самолетов 773-го иап убыл в Россию для планового ремонта и поэтому его снимков на момент службы в Восточной Германии практически нет.

Алексей Михеев



В соседнем 773-м иап из Дамгартена, также имелась своя отличительная живопись на самолетах, правда не стоит пытаться усмотреть в ней глубокий воспитательный или патриотический смысл. Два из более чем тридцати МиГ-29 получили в 1993-м году уникальный рисунок — атакующий тигр. Этим устрашающим изображением щеголяли «изделия 9-12» №23 и №24 из второй эскадрильи (зав. №2960512149 и №2960516754). При этом истребитель номер 24 еще и выделялся отличительной от стандарта камуфляжной окраской фюзеляжа.

Фотография с места падения МиГ-29 №20 зав. №2960520565, опубликованная в одной из немецких газет уже на следующий день после аварии.



Одна из немногочисленных видеозаписей полетных смен 33-го иап позволяет детально рассмотреть потерянный 15 сентября 1993 года истребитель. Видно, что в свое время самолет успел получить две звездочки за сбитые на учениях мишени.



Тут безусловно надо остановиться и отметить, что в конце 1992-го года, незадолго до итоговой проверки полка, несколько МиГ-29 773-го иап прошли плановое восстановление ЛКП. В результате «изделия 9-12» № 21 и 24 приобрели совершенно удивительный внешний вид — весь планер самолетов окрасили в нестандартно буро-зеленые и темно-серые тона, форма и расположение пятен также не имели никакого сходства с первоисточником. Нетронутыми остались лишь радиопрозрачные обтекатели антенн, требовавшие специальной краски. Причиной же столь необычного камуфляжа скорее всего стало банальное отсутствие на складе подходящей по цвету краски и, как следствие, офицерами было принято решение «выполнить приказ любой ценой», то есть красить МиГи тем что есть. Справедливости ради надо признать — получилось вполне достойно. Единственное, за что «художников» пожурили, так это за то, что они перестарались и не сохранили технические надписи.

К сожалению, приходится констатировать, что судьба в очередной раз оказалась не благосклонна к «двадцать девятым» и в след за 120-м иап небоевые потери понес 33-й полк. Информация по тому случаю крайне скудна: 15 сентября 1993-го года в ходе выполнения учебно-тренировочного полета из-за резкой потери высоты и столкновения с землей разбился борт №20. Пилотирующий МиГ-29 военный летчик 1-го класса майор Стариков Николай смог успешно катапультироваться.

Завершая рассказ об интереснейшей вехе в судьбе «двадцать девятым» в 1993-м году, стоит упомянуть факт того, что 15 июня 1993-го года 31-й иап закончил боевую работу на аэродроме Фалькенберг и в полном составе перелетел на территорию России в городок Зерноград Ростовской области. Среди приземлившихся на новое место базирования МиГ-29 были и герои нашего повествования — все 5 «изделий 9-12» (01, 12, 21, 22, 35). Буквально на следующий день к ним присоединился еще один борт №20 из 773-го иап. Так что число однотипных МиГ-29 «изделие 9-12» в 31-м гв. иап выросло с 5 до 6 машин.

Часть 2
1994—1999 годы
от ВВС Советского Союза
в ВВС независимых Государств



1994

На начало 1994-го года прошло более двух лет с того момента, как перестал существовать СССР, но, несмотря на это, Российские ВВС по-прежнему продолжали эксплуатировать на территории объединившейся Германии несколько военных объектов, среди которых имелось две авиационные базы в Виттштоке и Дамгартене. Оснащенные современнейшими истребителями МиГ-29 и, тем самым, одним своим присутствием деморализующие новых «друзей» из НАТО, они безусловно раздражали немецкое правительство, требовавшее скорейшего вывода «советской армии» со своей земли. Конечно, такая ситуация не могла продолжаться бесконечно, и каждая сторона старалась как можно скорее выполнить взятые на себя обязательства — немцы достраивали военные городки под выводимые части, а мы сворачивали и вывозили имущество полков. Более того, отмечая звоном бокалов с шампанским наступление Нового Года, многие офицеры этих авиабаз прекрасно знали если не дату своего возвращения на Родину, то уж примерные сроки точно.

Не скрывало их и российское командование, разославшее в 33-й и 773-й авиационные полки Директивы, предписывавшие готовиться к перебазированию на новые аэродромы постоянной дислокации.



Александр Гольц

Маховик механизма вывода этих двух полков из Германии и фактического свертывания присутствия нашей фронтовой авиации в Европе был запущен 5 января 1994-го года. С этого числа имущество авиаполков начали планомерно вывозить в Тверскую область, на территорию гарнизона Андреаполь. Было сформировано 9 железнодорожных эшелонов и выполнено 31 самолеторейс транспортной авиации, из которых: Ил-76 — 22 рейса, Ан-12 — 5 рейсов, Ан-22 — 3 рейса, Ан-26 — 1 рейс. Для того, чтобы понять, какой объем работы осуществили офицеры, прапорщики и солдаты двух авиационных полков, можно привести следующие данные — перевезено 113

Пара МиГ-29 33-го иап в последний раз взлетает с аэродрома «Виттшток». На переднем плане борт №37 зав. №2960518479, у которого в месте стыка отсека кабины и панели напыла по обоим бортам изображены белые стрелы, идущие от шпангоута №11 к началу напыла. Кроме того, на левом киле нарисована эмблема 33-го иап.

МиГ-29 №21 зав. №2960516768 из 773-го иап на аэродроме «Виттшток». Самолет выруливает на старт перед возвращением в Россию.



Йенс Шимура



МиГ-29 бортовой №08, 33-й иап. Самолет получил основную эмблему полка. Аэродром «Виттшток».

МиГ-29 бортовой №09, 33-й иап. Непосредственно перед вылетом в Россию «ноль девятый» преподнес неприятный сюрприз своему летчику и техникам, выдав во время предполетного тестирования исправности «отказ» одной из систем. Проблему быстро устранили и истребитель благополучно перелетел в Андреаполь.

единиц автомобильной техники, 88 прицепов, 1219 тонн груза. В конце февраля дело дошло до самолетов. Часть истребителей 33-го иап отогнали на аэродром Краснодара для прохождения планового ремонта, а 21 марта уже из 773-го иап 8 МиГ-29 и 2 МиГ-29УБ перелетели непосредственно на аэродром Андреаполь.

Далее последовала небольшая пауза, после которой события закрутились с молниеносной скоростью. Рано утром 07 апреля 1994-го года все истребители 33-го иап полным составом перелетели на аэродром Дамгартен. Здесь самолеты сразу зачислили в состав местного 773-го иап, что фактически могло означать только одно — неминуемое расформирование полка. Офицеры старались не думать об этом, так как им в ближайшее время предстояло совершить ответственный перелет на территорию России. Пока штурманы просчитывали маршрут полета, прокладывая его над нейтральными водами Балтики, техники готовили своих любимцев к долгому путешествию. Им приходилось по несколько раз перепроверять ра-

ботоспособность и надежность всех систем и блоков каждого самолета, так как вариантов не выпустить в полет машину из-за какого-либо «отказа» просто не допускалось.

После трехдневного ожидания, 10 апреля командиров эскадрилий вызвали на предполетную постановку задачи. Собравшимся офицерам зачитали Приказ, согласно которому старт обоих полков назначили на утро следующего дня.

Участники тех событий вспоминают, что атмосфера, царившая 11 апреля как на самом аэродроме, так и вокруг него, была очень необычной — отлет сопровождался многочисленными щелчками затворов фотокамер пришедших на мероприятие местных жителей. Вспышки яркими бликами отражались на блестящих после прошедшего ночью дождя самолетах, что придавало истребителям неповторимую красоту. МиГи взлетали парами, после чего возвращались, делая прощальный проход над аэродромом и, набирая высоту, скрывались в затянутом облачностью небе. В общей сложности в небо поднялось 49 МиГ-29 и 7 МиГ-29УБ.

Крайними МиГ-29 Западной группы войск, покинувшими Германию, стали борты 08 (зав. №2960518074) и 09 (зав. №2960518091) из 33-го иап. То есть волей случая лидерный полк, первым принявший на вооружение МиГ-29 в ГСГВ/ЗГВ, стал последним, ее покинувшим, но и «двадцать девятые», открывшие в 1986-м году эру присутствия Микояновских истребителей 4-го поколения на дальних подступах к границам СССР, удостоились чести до последнего момента представлять великую Страну за границей.

Правды ради надо упомянуть, что мероприятие не обошлось без небольшой накладки. «Ноль девятый» борт настолько не хотел расставаться со ставшей за семь лет почти родной немецкой землей, что техники долго не могли выпустить его в полет — причиной послужил сбой РЭО. После недолгой паузы машину все-таки привели в чувства и командир полка поднял своенравный МиГ в воздух. На этом история перелета не закончилась, а скорее только началась, так как на протяжении всего пути следования через нейтральные прибрежные коридоры наши МиГ-29 сопровождали истребители НАТО. Периодически летчики последних даже пытались провоцировать идущие парами МиГи — то опасно сближаясь, то уходя вперед, подставляя свой спутный след от двигателей. В определенный момент терпение замыкающей пары лопнуло, летчики знакомых нам 08-го и 09-го бортов, совершив боевой разворот, пристроились позади НАТОвских истребителей и, включив прицелы, «успокоили» зарвавшихся от безнаказанности «друзей».

В итоге оба полка успешно завершили перелет на аэродром «Андреаполь», где в период с 11 апреля по 7 июля сдали все МиГ-29 в распоряже-





11 апреля 1994 года, МиГ-23 33-го иап №27 зав. №2960518462 (ведущий) и №26 зав. №2960518458 (ведомый) газуют перед стартом. Перелет из Германии в Россию прошел штатно и занял 1 час 42 минуты.

ние воинской части № 06843. Базировавшийся до этого момента на аэродроме 28-й гв.иап ПВО командование планировало расформировать. В феврале, по иронии судьбы непосредственно в день полка, 28-й гв. иап сняли с боевого дежурства, а уже в марте перехватчики МиГ-23П стали перегонять на аэродром Туношна, на базы хранения и консервации авиационной техники в Ржев и Нижний Тагил. Последний МиГ-23П покинул «Баритон»* 23 марта, на аэродром «Туношна» его передал гв. майор Замахов Е.И.

В это время ветераны полка, обеспокоенные его судьбой, добились сохранения номера и Знамени своего полка — таким образом название 28-го гвардейского Ленинградский Ордена Кутузова истребительного авиационного полка перешло к личному составу и самолетам 773-го иап и 28-го гв. иап. Личный состав 33-го иап убыл в Черноград, где 1 июня 1994-го года полк расформировали.

После этой реформы «новый» 28-й гв. иап из состава 2-го корпуса ИА ПВО перешел в ВВС и вошел в состав Ленинградской 6-й ВА. Многие из прежних летчиков и техников отправились к новым местам службы — в Халино, Бобровку и Купино, где еще оставались МиГ-23. Но некоторые остались, прельстившись хорошими жилищными условиями, созданными в гарнизоне на деньги германского правительства. Только-только сданный военный городок, с его современными аккуратными двух-, трех-этажными домами действительно выгодно отличался от типового советского жилья. Так что, получив спокойствие в быту, офицеры могли уделить основную часть своего времени боевой работе. 1 июня 1994 года летный состав приступил сначала к наземной подготовке, а 10 июня к полетам. До конца года было выполнено 40 летных смен. Со 2 по 8 сентября в полку

прошли ЛТУ с перебазированием на аэродром «Мончегорск», в ходе которых над акваторией Баренцева моря летчики полка произвели практические стрельбы по воздушным мишеням ПМ-6. С 10 сентября 28-й гв.иап приступил к несению боевого дежурства в системе ПВО.

Аэродром «Андреаполь» оказался весьма внушительным военным объектом и производил приятное впечатление. Так как ранее здесь эксплуатировали истребители-перехватчики МиГ-23П, то новая техника в лице МиГ-29 смогла легко вписаться в инфраструктуру авиабазы. Однако некоторое обустройство все же потребовалось — за счет средств, полученных на вывод полков из ЗГВ, были отремонтированы и введен в строй ангар ТЭЧ, выполнен капитальный ремонт стоянок и домиков дежурных сил, здания высотного снаряжения, СКП, КП. Безусловно, практически двукратное превышение положенного по штату количества истребителей, плюс скопление большого количества транспортных самолетов, перевозивших имущество полков, доставляло определенные сложности. Эскадрильные стоянки, ЦЗТ и магистральные дорожки — все было заставлено авиационной и аэродромной техникой. Возникавшее порой ощущение хаоса на самом деле было обманчивым. Аэродром постепенно отходил от шока свалившейся на него массы забот, управлению полка удалось оперативно наладить летную работу и нормальное функционирование ИАС. Но с другой стороны, что считать «нормальной работой» — переезд сродни пожару, а уж перебазирование целой армии даже не ясно с чем сравнивать. К тому же наступление тяжелых времен для ВВС неотвратимо приближалось. «Сокращенные боевые расчеты» полка, летчики, машущие шлагбаумами — «неперспективные» через 3—4 года такой службы, отсутствие ГСМ и запчастей... Все это приходило на аэродром одновременно с последовательным восстановлением привычного ритма службы.

* Позывной аэродрома, потерявшегося в болотах Тверской области

Учитывая, в каких сложных условиях оказался 28-й гв.иап в 1994 году, удивительно, как вообще командованию полка удалось довести исполнение плана боевой подготовки до 58%. Показатели распределились следующим образом:

План	Выполнение, %		
Общий налет	1720	875	58
ДСМУ	151	255	178
Ночь всего	120	108	90
Ночь СМУ	101	11	24
По приборам	82	27	33
На ТЛ	—	220	—
На отработку тактических приемов	320	137	45
На атаки ВЦ	246	226	92
Пуски по ВЦ	—	34	—

Как видно из таблицы, цифры не самые лучшие, но и не катастрофичные. В тот момент военные авиаторы еще не могли знать, какая сложная судьба их ждет и ежедневно работали над улучшением боевой готовности полка. Для начала всю матчасть тщательно проверили и, распределив по эскадрильям, заново пронумеровали. В результате данных действий практически все самолеты получили новые бортовые номера белого цвета. Так, например, «двадцать девятыя» из бывшего 33-го иап, имевшие бортовые номера 33, 34, 06, 10, 30, 31, 23, 21, 26, 28, 24, стали соответственно 43, 44, 47, 48, 50, 51, 63, 64, 66, 68 и 71. Лишь немногие истребители, такие как №01 и 27 сохранили свои исходные бортовые номера. Борт №27 оказался еще и единственным «изделием 9-12», получившим на новом месте гвардейскую эмблему, ее нанесли по трафаретам, доставшимся от МиГ-23.

Помимо гвардейских эмблем, современные хозяева аэродрома в лице МиГ-29 получили еще и

богатую военную историю (участие в 3 войнах!!!) своего нового места службы. Вступив в схватку с врагом 23 июля 1941 года и в результате пройдя тернистый военный путь от Кексгольма до Зидлунга и Пиллау, 153-й гв.иап, приемником которого является 28-й гвардейский полк, покрыл свое имя славой и высокими наградами. Перебазировавшись после Великой отечественной войны сначала в Клин, а затем в 1956-м году на только что построенный аэродром в Андреаполе, ставшим в последствии окончательным местом службы, гвардейцы освоили практически все серийные истребители, состоявшие на вооружение ПВО СССР — МиГ-15Бис, МиГ-17Ф/ПФ, МиГ-19П/СВ, Су-15, МиГ-23П.

Новая техника показала себя с хорошей стороны и не доставляла серьезных проблем авиаторам. Доподлинно известно, что с «изделиями 9-12», которых в полку теперь было примерно равное количество с «изделиями 9-13», с момента их появления в Андреаполе по настоящий момент не произошло ни одного авиационного происшествия. Это безусловно показатель надежной организации предполетной подготовки самолетов и общей работы инженерных служб, но не надо забывать, что уже через пару месяцев полк начал усиленно расставаться с излишками матчасти и фактическое число «двадцать девятыя» резко сократилось. Так, например, уже начиная с августа 1994-го года 28-й гв. иап передал на 121-й АРЗ «изделия 9-12» №24, 43, 44, 47, 48, 64 и 71, а 275-й АРЗ принял из Андреаполя МиГи номер 01, 02, 08, 09, 12, 21, 25, 27, 36, 37, 63 и 68. Из всего этого немалого количества техники в 28-й гв. иап суждено было возвратиться лишь 01, 21, 24 (номер присвоен в полку уже после ремонта) и 25 бортам, остальные же или ушли после ремонта в другие воинские части, или до сих пор ждут своей очереди на восстановление. Все эмблемы, до-

МиГ-29 из 28-го гв.иап на стоянке ЛИС 121-го АРЗ.



Антон Павлов



ставшиеся самолетам в бытность их пребывания в ЗГВ, техники старались сохранить и в новом полку, но после передачи МиГов на АРЗ надежды на столь же заботливое отношение к проявлениям самолетной живописи со стороны персонала заводов ожидать не стоило. Так и вышло — домой истребители вернулись с новым камуфляжем и без рисунков.

Забегая далеко вперед, можно сказать, что с 18 апреля 1997-го года, когда отремонтированные МиГ-29 №01 (зав. №2960518084) и №21 (зав. №2960516768) уже год как находились в полку, к ним присоединился борт №07 (зав. №2960516534). Ранее эта машина эксплуатировалась в 404-м иап и, после прохождения капитального ремонта на 121-м АРЗ, попала по распределению в 28-й авиаполк. С того момента, как в 1998-м году полк отдал на Базу резерва в Липецк еще 10 «изделий 9-12», и по настоящее время гвардейский Ленинградский ордена Кутузова истребительный авиационный полк располагает лишь этими тремя самолетами данного типа.

Концовка 1994-го года чуть было не стала для МиГ-29 годом первых реальных испытаний в 100% боевых условиях. Напомним, что в соответствии с Указом Президента РФ от 09.12.94 г. №2166 и постановлением Правительства РФ №1360 Северо-Кавказскому военному округу совместно с ВДВ, ВВ, КОПО, ФСК было поручено провести специальную операцию по блокированию и разоружению НВФ в Чеченской республике.

Директивой Министра обороны РФ от 09.12.94 г. №312/1/006ш была поставлена задача: действиями войсковых группировок под прикрытием фронтовой и армейской авиации выдвинуться по трем направлениям к Грозному, блокировать его и создать условия для добровольного разоружения НВФ. При отказе — провести операцию по захвату города. В дальнейшем — стабилизировать обстановку на всей территории республики.

Исходя из выше сказанного, к участию в операции привлекались и два авиационных полка 4-й ВА оснащенных истребителями МиГ-29 — 31-й в Зернограде и 960-й в Приморск-Ахтарске, общая группировка МиГов в которых насчитывала порядка пятидесяти машин. Задачами обоих полков являлось завоевание воздушного пространства над территорией мятежной республики. К тому моменту иап в Зернограде еще располагал «изделиями 9-12», поэтому при определенных обстоятельствах вероятность боевого крещения истребителей данного типа была достаточно велика. Однако, благодаря правильным и своевременным действиям наших фронтовых бомбардировщиков, авиация противника была уничтожена еще на земле, не успев сделать ни одного вылета. В таких условиях потребность в завоевании превосходства в воздухе и прикрытии наших войск от штурмовиков и вертолетов отпала, МиГи вернулись к своей повседневной работе.



Антон Павлов

МиГ-29 бортовой №27 зав. №2960518462. Сменив подчинение с 33-го иап на 28-й гв. иап, самолет сохранил бортовой номер, правда теперь он стал белого цвета. Данный истребитель оказался единственным боевым МиГ-29 28-го гв. иап, получившим изображение гвардейского знака на левом борту носовой части фюзеляжа.

1995

Антон Павлов



После нескольких лет активной эксплуатации на МиГ-29 с бортовым №33 в липецком авиационном центре проступила эмблема «крылатая звезда». Во время ремонта на 121-м АРЗ данный рисунок был просто закрашен, а не полностью смыт, как того требует процедура восстановления лако-красочных покрытий.



Как уже было рассказано ранее, в январе 1994 года все «изделия 9-12» 31-го гвардейского иап перебазировались на соседний аэродром в Приморско-Ахтарске. С этого момента история пребывания данного типа МиГ-29 в Зернограде завершилась, так как до настоящего времени они здесь не эксплуатировались.

А вот в 968-й сииап, после годичного отсутствия в составе полка «двадцать девярых» вообще и «изделий 9-12» в частности, к началу года снова появилось несколько описываемых истребителей. Интересно, что одним из них оказался МиГ-29 №33 (зав. №2960509185), ранее уже служивший

в составе 968-го иап (предположительно под №52), причем история его боевого пути начиналась еще в России и Альтенбурге, где самолет в числе прочих получил эмблему «крылатая звезда». В апреле 1992-го года «блудный сын» был передан сначала в состав 91-го ииап, а через семь месяцев в 760-й ииап. Меньше чем через год, в июне 1993-го, он убыл на ремонт на 121-й АРЗ и вот только теперь, после нескольких лет скитаний снова вернулся в родной полк. Старая эмблема не была смыта во время ремонта, а лишь закрашена, и теперь в процессе эксплуатации МиГа она проступила сквозь свежую краску, напоминая об историческом прошлом полка.

Вообще 1995 год стал годом возвращения МиГ-29 на покинутые ранее аэродромы не только для Российских ВВС, но и для создаваемых ВВС Казахстана. Правительство нового Государства ощущало нехватку в составе своей фронтовой авиации истребителей четвертого поколения. Официально об этом никто не говорил, но на уровне слухов обсуждались якобы имевшиеся случаи нарушения воздушной границы Республики Казахстан со стороны Кигая. В результате совместных с Россией переговоров было достигнуто соглашение об обмене имевшихся у казахов стратегических бомбардировщиков Ту-95 на 73 боевых самолета (14 штурмовиков Су-25, 21 истребитель МиГ-29 и 38 истребителей Су-27/Су-27УБ). Таким образом, 19 декабря 1995 года на основании постановления правительства РФ №750 от 24.06.95г, Казахстану были переданы первые 8 машин, ранее принадлежавших в основном 35-му иап и 715-му уап*. Оставшиеся истребители поступили в страну до конца следующего года,

* По каким-то причинам в Регистр ООН Россия сообщила об экспорте 12 МиГ-29, а Казахстан об импорте 19 МиГ-29

МиГ-29 бортовой №08 из состава 600-й гвардейской авиационной базы СВО Казахстана. Аэродром «Жетыген»



Сергей Погуляев

при этом все передаваемые боевые самолеты являлись «изделиями 9-12», находились в законсервированном состоянии и к этому моменту имели самый разный возраст и остаток ресурса. К тому же, человеческий фактор — российское руководство не желало расставаться с хорошими самолетами и явно сбывало не самый «свежий товар» — существенно осложняло перспективы начала быстрой и простой эксплуатации МиГ-29 на новом месте. Но, как говорится, «выбирать не приходилось», и казахские специалисты ИАС вынуждены были работать с той техникой, какая им досталась.

Попав в новое место, хотя аэродром Луговая Джамбульской области можно было весьма условно называть «новым» для МиГ-29, самолеты постепенно обрели вторую жизнь и стали летать. Через некоторое время к первой партии прибавилось еще несколько машин, в результате чего общее количество «двадцать девярых» в казахской авиации выросло до 35 самолетов. «Отфильтровав» из них 18 МиГов, которые вошли в состав своеобразной Базы резерва, а оставшиеся истребители сведя в эскадрилью, офицеры инженерных служб приступили к восстановлению полноценных боевых возможностей своих МиГ-29. Первоначально были составлены объемные акты имеющихся и возможных неисправностей. Затем специалисты ТЭЧ при частичном содействии российских коллег приступили к устранению выявленных недостатков. Во многом высокой скорости проводимых работ способствовало то обстоятельство, что на складах авиабазы еще со времен Советского Союза сохранилось некоторое количество запчастей. Так что к концу года на полеты регулярно выставлялось не менее 5—7 полностью укомплектованных МиГ-29.

Сергей Кузнецов

Разобравшись с самой важной проблемой — исправностью авиапарка, техники приступили к исполнению приказа о нанесении на всю авиационную технику новых опознавательных знаков, основой которых осталась красная звезда, но белую окантовку заменили на желтую. В середине ее стилизованное солнце — желтый круг с короткими лучами по периметру. В нижней части звезды, с выходом за ее пределы наносилось стилизованное изображение парящего орла. Таким образом, в первую очередь были доработаны кили и верхние плоскости крыльев на всех «летающих» МиГах. Следом за этим этапом некоторые самолеты получили новый камуфляж. ТЭЧ авиабазы истребители покинули в двухцветной окраске светло-серого и зеленого тонов. Какой либо системности в расположениях пятен от самолета к самолету не наблюдалось, но составная часть стандартного принципа для окраски МиГ-29, при котором оконечности истребителя «затушевывались» более темным цветом, соблюдалась.



Антон Павлов

Опознавательные знаки ВВС Казахстана.



МиГ-29 бортовой №10 600-я гв. АБ. Как и большинство казахских МиГов, истребитель получил новый камуфляж и опознавательные знаки. На данном истребителе ОЗ нанесены лишь в 4 позиции — на киях и на верхних плоскостях крыльев. На нижних плоскостях крыльев старые ОЗ ВВС СССР закрашены. Аэродром «Жетыген».





МиГ-29 ранних серий, бортовой №16, на демонстрационной площадке учебного аэродрома Казахского Военного института СВВ.

МиГ-29 бортовой №09 зав. №2960518066 из состава 100-го киап ВМФ Украины. Сохранные изображения эмблемы ВМФ СССР свидетельствуют о том, что самолет всегда принадлежал этому полку. Старый бортовой №91 (синий).

Один из сорока Казахских МиГ-29, сохранившийся еще с советских времен бортовой номер 16, через несколько лет передали на учебную стоянку Актюбинского высшего летного училища гражданской авиации*. Помимо этого самолета, тут собрали достаточно обширную коллекцию истребителей, среди которых оказались МиГ-21, МиГ-23УБ, МиГ-27, Су-17м3, Су-24, Л-29 и Л-39.

В конце 1995 года еще один истребительный авиационный полк вписал свое имя в историю боевого пути истребителей МиГ-29. На этот раз освоить МиГи предстояло прославленному 62-му иап ПВО Украины. История авиационного полка специального назначения началась 26 сентября

* В 2003 году Постановлением Правительства Республики Казахстан № 684 переименован в Военный институт Сил воздушной обороны имени дважды героя Т.Я. Бегельдина

1941 года, когда он был сформирован по приказу Народного Комиссара обороны СССР в станции Симоновка на базе авиационного военного училища имени Сталина. С этого момента и по декабрь 1944-го года полк выполнил более 10900 боевых вылетов, в которых было сбито 112 самолета противника.

Отзвучала война и в 1946-м году полк перебазировался в Крым на аэродром Бельбек, где уже более 60 лет выполняет боевую задачу ПВО по охране г. Севастополя и военно-морской базы. За это время летчики 62-го иап не раз поднимали свои перехватчики по боевой тревоге, но два из таких взлетов вписаны в Исторический формуляр полка отдельными строками. Сначала в 1971 году был задержан и принужден к посадке самолет-шпион «Дакота», а уже на закате существования СССР, в 1991 году в районе города Феодосия был уничтожен дрейфующий аэростат-шпион. Имя 62-го иап занесено в книгу Почета Войск ПВО.

19 января 1992 года личный состав 62-го истребительного авиационного полка принял присягу на верность народу Украины и вошел в новую систему ПВО страны. К тому моменту в Бельбеке уже шло переучивание с самолетов Су-15ТМ на Су-27, последних успели получить 14 штук. И вот теперь, через три года, в помощь к тяжелым истребителям решено было ввести легкие и более экономичные МиГ-29. При этом технику решено было взять из Саки.

Таким образом, к концу 1995-го года «сотый» корабельный истребительный авиационный полк прекратил свое существование. Высвободившуюся матчасть начали расписывать по профильным авиаполкам: в 299-й киап забрали Су-25 из 3 аз, потом все Су-27 из 1 аз перелетели в 831-й иап из Миргорода, ну а МиГ-29 2-й эскадрильи, как было сказано выше, «пристегнули» к 62-му иап, дислоцированному в Бельбеке. Однако командование 62-го полка не спешило забирать новую технику и «двадцать девятые» продолжали базироваться в Саках вплоть до 1998-го года.

Стоит отметить, что 100-й киап, вплоть до августа 1995-го года, то есть фактически за несколько месяцев до расформирования, продол-





Редкие фотографии морских МиГ-29 ВВС Украины. Буквально несколько самолетов получило изображение флага ВМФ Украины. Один из них МиГ-29 бортовой №04 из 100-го киап.



жал получать с АРЗ отремонтированные самолеты, среди которых были и «9-12». Первым и единственным послеремонтным «изделием 9-12», полученным на аэродроме Саки из Львова, стал борт 04 (зав. №2960515104). На машину сразу же нанесли отличительную эмблему принадлежности к морской авиации. В новых Украинских ВМС уже давно отказались от Советского варианта морского флага и разработали свою символику. Эмблема представляла собой стилизованное прямоугольное развивающееся полотнище, на котором изображен центрально размещенный прямой синий крест, обрамленный полосой того же цвета. В левой верхней четверти полотнища вписаны полосы цветов украинского флага — желтого и голубого.

С момента приемки данного истребителя и до конца текущего года борт «ноль четыре» выполнил менее одного десятка полетов. Связано это было не с низкой исправностью самолета, а с резко упавшим снабжением ВВС керосином. Авиационные полки получали все меньше топлива, и даже те лимиты, что были утверждены заранее, выполнялись не полностью. Усугубляло обстановку кризиса общее недофинансирование. Подчас аэродром Саки оставался без электроэнергии, отключенной по неуплате. Естественно, что сразу же обрубалась связь, средства навигации и управления полетами.

Подобная картина являлась далеко не уникальной — практически тоже самое происходило в 94—95-х годах в Казахстане, Молдове и России. Везде среднегодовой налет упал до 20—30 часов, при обязательном ранее уровне в 70—100 ч. В Советские времена вообще считалось невозможной ситуация, при которой летчик бы имел меньший налет — он рисковал лишиться льгот, «пайка» и необходимой выслуги. Но уменьшение полетов повлекло за собой и автоматическое снижение

общих навыков пилотирования у летного состава, что не могло не сказаться на аварийности. Естественно, что в буквальном сравнении цифр общего числа самолетовылетов и летных происшествий наблюдался резкий всплеск последних.

Применительно к МиГ-29 «изделие 9-12» можно сказать, что в 1995 году судьба оказалась не благосклонна и вписала в историю самолета еще одну катастрофу. Трагедия случилась 22 августа на аэродроме Чита-1 во время подготовки к показательному выступлению самолетов 120-го иап на празднике в честь юбилея победы над Японией. В момент оттачивания шестеркой МиГ-29 группового пилотажа в сомкнутом строю погиб военный летчик 1-го класса, капитан Александр Григорьевич Сипливец. Его истребитель с бортовым номером 30 (зав. №2960515816) совершал проход над ВПП в составе звена в полетном порядке «пеленг пар». Высота при этом составляла всего 150 м. После прохода над аэродромом ведущая пара приступила к маневрированию, говоря сухим протокольным языком — выполняя роль цели для ведомой пары. Был выполнен левый вираж с креном, боевой разворот и спираль со снижением на посадочном курсе до 100 м. После этого, при входе в левый разворот, ведущий допустил потерю скорости до 390 км/ч и увеличение угла атаки. Являвшийся ведомым Александр Сипливец, он, кстати, налетал к тому моменту на данном типе истребителя 89 часов, пытаясь удержаться в летном порядке, не увеличив оборотов двигателей, ввел самолет в разворот с креном до 90 градусов с превышением допустимого угла атаки и попада-

Первоначально этот истребитель принадлежал 145-му иап, но в 1992-м году его передали в 92-й иап, где он пробыл всего один месяц и снова сменил прописку, перелетев в Староконстантинов. В составе 85-го гв. иап борт №04 эксплуатировался ровно год — с 15 апреля 1992 года по 12 апреля 1993 года. На этот раз судьба распорядилась так, что он попал в 100-й киап, откуда в марте 1994 года был сдан на ремонт во Львов. Именно после ремонта самолет получил отличительную эмблему, располагавшуюся по обеим сторонам носовой части фюзеляжа, прямо под козырьком кабины летчика.

**МиГ-29 бортовой №51
из состава авиационного
полка Ейского ВВАУ.**

**Истребитель получил
уникальную по размерам
и колориту алую пасть
с грозным взглядом из
под нахмуренных бровей.**

**Самолет выпущен в
феврале 1985 года и за
это время прошел один
плановый ремонт на
121-м АРЗ, обновив
камуфляж и сменив
бортовой номер.**



Антон Павлов



Антон Павлов

нием на режим значительной потери поперечной управляемости. РП, наблюдая возникновение сложной ситуации, подал 2 команды на вывод, но было уже поздно. МиГ, пикируя, столкнулся с землей у самого торца бетонки городского аэродрома Читы, взорвался и полностью разрушился. Сохранившийся аварийный самописец «Тестер» показал, что летчик до последнего момента пытался спасти неуправляемую машину, но ни времени, ни высоты ему для этого не хватило.

Чтобы не заканчивать рассказ про 1995 год на минорной ноте и добавить «ложку меда в бочку дёгтя», надо обязательно упомянуть о появлении большого количества истребителей на аэродроме Ейского ВВАУ им.В.М.Комарова. В этом году училище вошло в качестве филиала в состав Краснодарского ВВАУЛ и сразу же началось переоснащение его на новую технику. Если в предыдущие годы летчики-инструкторы обучали своих курсантов, находясь в кабинах реактивных самолетов МиГ-15/УТИ, МиГ-17, Су-7/У, Су-17, Су-17М-3,

Л-29 и Л-39, то с октября 1995 года им предстояло освоить и что самое главное научить молодежь летать на МиГах 4-го поколения.

Долгое отсутствие на ейской земле истребителей прославленной марки «МиГ» прекратилось 6 октября, когда ВПП коснулись шасси «изделия 9-12» с бортовым №51 (зав. №2960515114). Через два дня к нему присоединились еще два МиГ-29 №07 (зав. №2960509184) и №45 (зав. №2960507644). Самолеты перелетели сюда из Борисоглебского ВВАУ, где они числились в составе 160-го уап. Неудивительно, что МиГи сразу же попали под шквал всеобщего внимания. Еще бы, в сравнении с привычными глазу Л-39, эти три красавца, недавно прошедшие ремонт на АРЗ, выглядели неопишимо и, конечно же, укрепляли в курсантах веру в правильность своего выбора. Однако, по понятным причинам, в ближайшие несколько месяцев знакомиться с новичками предстояло исключительно инструкторскому и инженерному составу Училища, так как с начала следующего года ожидалось увеличить число «двадцать девяток» до 10 машин.

Желание придать большей индивидуальности своим новым истребителям вылилось в появление на одном из МиГ-29 устрашающих размеров алой пасти, с хитрым оскалом белых зубов и хмурым взглядом черных глаз. Владелец столь впечатляющего рисунка стал 51-й борт, техник которого явно обладал недюжинной фантазией. Дополнительную странность самолету придавали отчетливо читаемые на киле старые бортовые №15, сохранившиеся от предыдущего места службы самолета в 343-м ииап. А ведь МиГ успел побывать за эти годы еще в 160-м уап и пройти плановый ремонт!

Но боевой путь проделанный данной машиной до появления ее в Ейске покажется не столь витиеватым после сравнения его с тем же 45-м бортом. Этому истребителю, выпущенному еще в 83м

году, довелось последовательно послужить офицерам 968-го, 35-го и 115-го полков, затем судьба забросила его в 1521-ю АБ, и уже оттуда он оказался в 160-м уап. Поистине — «самолет-путешественник». И снова, как и в случае с истребителем №51, новая «одежка», полученная во время ремонта, не скрывала некоторых особенно колоритных этапов боевого пути машины. Буквально через пару лет после пребывания на 121-м АРЗ, краска на килях истребителя начала облезать, обнажив несмытую эмблему «маровского шершня».

Кстати, экс «Марыйские» МиГи были представлены на аэродроме не только Ейского филиала, но и на учебной стоянке самого Краснодарского училища. Здесь среди прочих МиГ-29 обосновался борт №05 (зав. №2960505549), знакомый нам по предыдущим рассказам, изначально носивший бортовой №01 и служивший под ним в Кубинке, Какайдахе, Марах и Жердевке. Самолет, прописавшийся на краснодарской земле в качестве тренажера, так же как и прочие истребители попавшие после ремонта на 121-м АРЗ в Борисоглебский учебный полк, а затем переданные в КВВАУЛ, имел бортовой номер синего цвета. Его старый декор (акуля пасть, эмблема на гроте и шершень на килях) был закраснен новым камуфляжем и долгое время ничто визуально не выдавало насыщенного событиями прошлого истребителя. Однако и в этом случае, летная эксплуатация в совокупности с не самыми идеальными условиями хранения МиГа под открытым небом заставили новую краску местами отступить и проявиться былым отличительным рисункам.

Вот на таких знаменитых, прошедших огонь и воду «двадцать девярых», предстояло делать свои первые шаги в небо многим Российским курсантам!

МиГ-29 бортовой №05, принадлежащий в настоящий момент Краснодарскому ВВАУЛ. Самолет частично сохранил эмблемы полученные во время пребывания на АБ «Мары».



Архив Андрея Короткова



Антон Павлов



Антон Павлов

1996

Различные варианты чехления и камуфлирования МиГ-29, применяемые на аэродромах.

В первом случае борт №23 40-го авиационного крыла ВВС Украины скрывается от посторонних глаз при помощи маскировочной сети, натянутой поверх основного чехла. На нижней фотографии показан наиболее действенный способ открытого хранения МиГ-29 (борт №30). Практически вся поверхность укрыта защитными чехлами, предотвращающими преждевременный износ ЛКП и попадание влаги во внутренние отсеки самолета.

1996 год не стал переломным этапом в плане кардинального улучшения качества обеспечения авиационных частей топливом, запчастями и ГСМ. Скорее наоборот — ситуация оставалась стабильно плохой. При этом командование принимало одно за другим решения направленные казалось бы на укрепление ВВС, но на самом деле приводившие к еще большему ухудшению состояния авиации.

Боевые полки, передислоцированные из-за пределов России на ее территорию, по-прежнему продолжали сокращать. Освободившиеся самолеты распахивали в другие части, увеличивая тем самым нагрузку на без того перегруженный инженерный состав полков. Из-за нехватки специалистов нередкими становились случаи, когда на одного техника «вешали» несколько машин одновременно. Осчастливленные таким образом офицеры, конечно же, не могли поддерживать матчасть в должном состоянии. Спасало лишь то, что полетов было крайне мало и основная масса «изделий 9-12» стояла на земле в законсервированном состоянии.

Постоянно приходилось корректировать план летной подготовки, в результате чего основная часть летчиков вообще не поднималась в небо, а занималось наземной подготовкой, выполняя полеты на тренажерах. Командиры полков буквально по каплям собирали на каждый вылет остатки топлива, стараясь поддержать в первую очередь летчиков дежурного звена и по возможности готовиться к проверкам боевой выучки летного состава. Так например в 28-м гв. иап смогли осуществить боевые стрельбы и пуски УР по мишеням Ла-17 и ПМ-6 в зоне воздушных стрельб на полигоне «Ладоба» (март-месяц), подготовить свои МиГ-29 и летчиков к выполнению полетов на атаки наземных целей с применением авиационных средств поражения на полигоне «Кингисепп» (июль-месяц). Об обучении молодежи речи не шло вообще — общий налет полка составил всего 23% от годового плана! В сложившейся плачевной ситуации никто не помышлял ни о каких масштабных учениях. Думается, что скорее как фарс, нежели как реальность, восприняли бы, приди в какой-нибудь из авиационных полков директива, предположим о молниеносном переба-

Архив Антона Павлова



Виталий Еремин



МиГ-29 бортовой №10, принадлежащий ГЛИЦ в Ахтубинске. Каркас откидной части фонаря кабины летчика выкрашен в черный цвет. Возможно, это сделано для лучшего распознавания изображения самолета на киноплёнке. Над жаропрочной накладкой пушечной установки видны блеклые остатки эмблемы КБ «МиГ».

зирования с одного аэродрома на другой. Подтверждением может служить долгая эпопея с «рокировкой» техникой между 404-м иап и 871-м иап, когда последний отдал в Орловку свои Су-27, соответственно получив в замен дальневосточные МиГи.

Подробности той истории таковы — в 1996 году было принято решение о несоответствии МиГ-29, как типа истребителя, поставленным перед 404-м иап задачам. Полк стали перевооружать на Су-27, при этом матчасть практически полностью забрали из 871-го Померанского Краснознаменного истребительного авиаполка, расквартированного после вывода из Польши на аэродроме совместного базирования «Смоленск-Северный». В свою очередь МиГи перелетели на их место в Смоленск. По описанным выше причинам процесс растянулся с июля до декабря. Часть

МиГов так и не смогла своим ходом добраться до Смоленской земли и их перевозили транспортными самолетами.

Не всем из дальневосточных МиГ-29 предстояло оказаться в 871-м иап, например 20 сентября несколько МиГов передали 120-му иап. Предположительно, три машины забрали на аэродром «Владимировка», где располагался ЛИЦ. В Ахтубинске самолеты получили алые бортовые номе-

Интересное изменение обшивки наплыва крыла, встречающееся только на МиГах из Ахтубинска. Вентиляционные отверстия пушечного отсека закрыты накладками.



Антон Павлов



Дмитрий Пичугин



МиГ-29 бортовой №20
зав. №2960507641 на
стоянке самолетов
871-го иап. Первоначаль-
но истребитель
принадлежал 968-му иап,
но после вывода полка
в Россию попал
в 91-й иап. Пройдя в
июне 1993 года плановый
ремонт на 121-м АРЗ,
самолет передали в
распоряжение 960-го иап,
где он летал под номером
10 (красный) и уже оттуда
истребитель поступил
в Смоленск.



Антон Павлов

ра 02 (зав. №2960518056), 03 (зав. №2960518057)
и 10 (зав. №2960516790). «Десятка» сохранила
характерную эмблему КБ «МиГ» нарисованную
еще в Орловке.

Неудивительно, что Смоленский полк вынуж-
ден был доукомплектовываться техникой из дру-

гих частей. Частично помогли, если так можно
выразиться, авиаторы из Приморско-Ахтарска,
передавшие сюда в начале августа четыре своих
МиГа — на новом месте им присвоили красные
бортовые номера 12, 20, 22 и 23. Некоторые ма-
шины приходили в тот же период с АРЗ, и что ин-
тересно, практически все они были экс-Орлов-
ские.

В итоге, на конец года 871-й иап имел в своем
составе боевые МиГи двух видов — «изд. 9-12» и
«изд. 9-13». Доля первых оказалась явно более
существенной, ими укомплектовали не только 2-ю
и 3-ю эскадрильи, но и в рядах 1-й аз имелось два
соответствующих борта под номерами 10 и 12. В
полку собрали «изделия 9-12» разных серий и го-
дов выпуска, так что офицерам ИАС приходилось
постоянно находиться в напряжении, учитывая

Сергей Пазынич



МиГ-29 бортовой №24
из 871-го иап, укрыт в
капонирах аэродрома
«Смоленск-Северный»,
сохранившемся еще со
времен эксплуатации
тут истребителей МиГ-23.
Самолет получил неофи-
циальный знак государст-
венной принадлежности в
виде раскрашенных в
бело-сине-красные цвета
внешние стороны рулей
направления, а также
сохранил полученную в
Орловке хищную
акулю пасть.



Сергей Пазынич



индивидуальные особенности обслуживания истребителей 07-й и 16-й серий.

Согласно традиции нового полка, МиГи получили тактические номера красного цвета с белой окантовкой, лишившись своих счастливых* синих номеров. Стиль и размер цифр, нанесенных на воздухозаборники МиГ-29, значительно отличался от стандартной формы заводского исполнения — номера оказались явно меньше. У МиГа №43 необычные бортовые номера дополняли флаги России на внешних сторонах килей. Борт №44 нес развивающийся «Триколор» на левой стороне носовой части фюзеляжа. А МиГ-29 №24 щеголял целым набором эмблем — в память о службе на Дальнем Востоке ему сохранили остро-зубую пасть, РН, выкрашенные в цвета Российского флага и маленькую звездочку за сбитую на учениях мишень. К слову сказать, это оказался единственный факт сохранения старого декора на экс-Орловских МиГах, так как все прочие эмблемы были смыты или закрасены. С самолетов убрали даже фирменные Микояновские эмблемы.

Камуфляж практически всех машин, не успевших пройти ремонт на АРЗ, соответствовал заводскому стандарту. Несколько истребителей имели следы «кустарного» восстановления ЛКП, когда новая краска наносилась по контурам старых пятен. Правда, в результате такой «ручной» работы технические надписи оказались повсеместно закрасены. Из общего ряда серо-зеленых машин выделялся борт №45, который, также как и остальные экс-Дальневосточные МиГи, имел вос-

становленный камуфляж, но в данном случае налицо было частичное использование краски нестандартного зелено-коричневого цвета. Интересно, что техник, производивший подкраску своей машины, не только не придерживался стандарта, принятого для камуфлирования «изделий 9-12», но и немного сэкономил на краске, не обновив носовую часть фюзеляжа скрытую на тот момент чехлом!

Так получается, что рассказ про 1996 год строится в обратной последовательности, нежели происходившие события и теперь наступает время упомянуть о катастрофе МиГ-29, случившейся 14 октября в Казахских СВО. Столкновением с землей в 300—400 м от ВПП аэродрома в Талды-Кургане закончилось возвращение одной из машин, участвовавшей в показательной программе авиасалона «Алматы аэропейс — 96». Данные об этой трагедии очень скудные, авторы книги не знают ни фамилии погибшего летчика, ни досто-

МиГ-29 бортовой №45 отличается от прочих истребителей 871-го нап необычным камуфляжем двух оттенков светло-серого и болотно-зеленого цвета. Конус обтекателя РЛС данной машины также получил нестандартную для МиГов светло-серую окраску.

МиГ-29 №44 демонстрирует еще одну разновидность российской символики — «Триколор», размещенный не на рулях направления, а в носовой части фюзеляжа.



* За все время службы в составе 53-го гв. нап и 404-го нап с этими МиГаами не было ни одной аварии и уж тем более катастрофы



Владимир Сикорский

МиГ-29 «изделие 9-12» Украинских ВВС на ЦЗТ аэродрома совместного базирования «Бельбек».
Истребители №18 зав. №2960515118 и №19 зав. №2960512144
одними из первых получили новую камуфляжную окраску серого и голубого оттенков. Краску нанесли в условиях полевой ТЗЧ прямо на старый камуфляж, отчего уже через несколько лет она начала облупляться, обнажая советские опознавательные знаки.

верных обстоятельств произошедшего. В открытой прессе упоминалось лишь то, что при подлете к авиабазе, находясь на малой высоте, офицер не справился с управлением своего истребителя и врезался в землю.

Еще одно летное происшествие, произошедшее 4 марта 1996 года на аэродроме Домна, пополнило список потерянных МиГ-29. Военный летчик 1-го класса майор Владимир Ершов и его коллега, военный летчик 3-го класса капитан Анатолий Тяпков выполняли тренировочный полет парой на групповую слетанность. После взлета и занятия зоны пилотажа в полетом порядке «правый пеленг» летчики приступили к упражнению. Выполнив вираж на максимале, вираж на форсаже, пикирование и горку с углом 45 градусов, летчики начали выполнение очередного виража на форсаже. В этот момент Анатолий Тяпков, являвшийся по полетному заданию ведомым, отстал от ведущего на дистанцию более 1000 м. На 9-й минуте полета при выводе из горки он попытался установить заданный полетный порядок, но допустил опасное сближение с Владимиром Ершовым и оказался слева от него, при этом даже не доложив ему об этом. Ведущий при выводе из горки, не наблюдая ведомого и не убедившись в выдерживании им своего места в строю, ввел самолет в левый разворот. В результате таких неслаженных действий произошло столкновение самолетов в воздухе.

Через 3—4 секунды оба летчика катапультировались из неуправляемых самолетов по штатной схеме и благополучно приземлились. Поразительно, но пропадание отметок от истребителей на экранах радаров и отсутствие связи с парой обнаружили только через 14 минут после аварии!

Эта авария выявила еще одну особенность в оборудовании МиГ-29 ранних серий. Оказалось, что не во всех самолетах имелись зеркала заднего и бокового обзора. Комиссия, расследовавшая обстоятельства аварии, сочла данный факт одной из немаловажных причин столкновения. В результате чего появилось предписание: на самолетах,

не оборудованных зеркалами заднего и бокового обзора, полеты на групповую слетанность в качестве ведущих групп не выполнять.

Очередная, отнюдь не позитивная новость пришла весной с аэродрома «Жердевка». Базировавшийся тут 35-й иап постигла участь большинства других полков, выведенных из заграничных группировок — необходимость в его существовании была признана исчерпанной и полк расформировали. Справедливости ради надо сказать, что к тому моменту все имевшиеся в его составе «изделия 9-12» уже завершили ремонт на АРЗ и служили в других авиационных частях.

Глубокую моральную травму личному составу 28-го гв. иап нанесла катастрофа транспортного самолета Ан-12, произошедшая 17 декабря 1996 года после взлета с аэродрома «Андрееполь». На первый взгляд, данная трагедия не имеет прямого отношения к описываемым истребителям МиГ-29, но это не так. Дело в том, что в 10 км южнее по курсу взлета погибли 4 офицера и 2 прапорщика технического состава полка, следовавшие на Ан-12 в служебную командировку для передачи МиГ-29 на 275-й АРЗ.

Финальной точкой в описании боевого пути и событий, произошедших в 1996 году с истребителями МиГ-29 «изд. 9-12» и полками, ими вооруженными, стало присвоение 10 декабря 1996 года Указом Президента Украины 62-му истребительному авиационному полку почетного наименования Севастопольский авиационный полк. Данное наименование прославленный полк получил за боевые заслуги, мужество и героизм своего личного состава во время выполнения боевых задач в годы Великой Отечественной войны при обороне г. Севастополя и с целью воспитания молодежи на боевых традициях старшего поколения. Остается надеяться, что воспитательная работа с молодыми летчиками не ограничится записью в историческом формуляре полка, а как и в некоторых других авиационных частях, отразится в виде соответствующего рисунка на бортах истребителей МиГ-29.

Если до развала СССР по понятной причине только это государство занималось экспортом Миоконовских истребителей, то к 1997 году количество стран, желающих избавиться от излишков доставшейся им авиационной техники, существенно прибавилось. На мировой рынок боевых самолетов, где до этого в основном были представлены исключительно Россия (правопреемник СССР), США, Англия, Франция и Швеция, вдруг неожиданно ворвались такие страны как Украина, Белоруссия и Молдова. Их появление характеризовалось желанием поскорее сбывать доставшиеся от СССР огромное число различного вооружения, являвшиеся для них в большей степени обузой, нежели необходимостью.

Естественно, что если есть предложение, то рано или поздно появится тот, кто захочет купить такой товар. И вот в сентябре 1997 года общественности стало известно о факте сделки между молодым Молдавским государством и США. При чем последние уже не первый год проявляли настойчивое желание получить в свое распоряжение МиГ-29. Американские военные мечтали поскорее досконально изучить советские истребители, превосходившие по многим параметрам их собственную технику. В Штатах даже существовала специальная воинская часть, где были собраны различные образцы авиационной техники советского производства. Как правило, это были устаревшие самолеты, купленные или захваченные в третьих странах. После изучения и восстановления данные машины использовались на учениях, имитируя советскую тактику ведения воздушного боя. Молдавские МиГ-29 как нельзя лучше подходили для данных целей.

Официальное подтверждение намерений США купить молдавские МиГи Кишинев получил 26 сентября 1997 года. Результатом переговоров с представителями США стал Договор между Министерством обороны Республики Молдова и Де-



Архив Владимира Домовцева

партаментом обороны США «О кооперировании в области нераспространения оружия массового поражения». Он предусматривал, что Молдова продаст США 21 МиГ-29, все ракеты «воздух-воздух», все запасные части, все оборудование для проверки, диагностики и обслуживания.

Пропустим экономическую и политическую составляющую той сделки, констатируем лишь факт первого в истории МиГ-29 случая появления у ВВС США советских самолетов в полной (не экспортной) версии. Кроме того, в руки американских специалистов попали сразу все три типа этого истребителя — «изделия 9-12» (в количестве 6 штук), «9-13» (14) и «9-51» (1). И, несмотря на то, что реально исправных МиГов оказалось только около шести, бывшие противники однозначно были рады такому «подарку», так как раньше не могли и мечтать о нем.

Прибывшая из Молдовы партия МиГ-29 оказалась не последней поставкой этих истребителей в Соединенные Штаты и стран бывшего СССР. В след за военными, желание обладать культовыми самолетами изъявили и некоторые гражданские любители авиации. Так, например, американский предприниматель Дон Кирлин, собравший крупнейшую в мире частную коллекцию реактивных

МиГ-29 бортовой №28 экс Молдавских ВВС в ангаре, после прибытия в США.

Список МиГ-29 «изд. 9-12», полученных ВВС США в октябре 1997 года.

Заводской номер	Дата выпуска	Бортовой номер	Современное состояние
2960512124	31.10.84	27 белый	Экспонат музея на авиабазе ВВС США в штате Техас, перекрашен и несет бортовой номер 17 синий
2960512140	13.03.85	28 белый	Нет данных
2960516753	26.09.85	20 белый	Нет данных
2960516755	26.09.85	21 белый	Нет данных
2960516761	18.10.85	25 белый	Экспонат Национального музея авиации, перекрашен и несет бортовой номер 08 синий
2960517766	18.10.85	22 белый	Нет данных

Экс-советские МиГ-29 №32 и №09, ставшие частной собственностью американского предпринимателя. Предположительно, оба этих истребителя когда-то принадлежали 715-му уап, но в последнее время использовались исключительно как наземные тренажеры.



Бевин Шивела



Бевин Шивела

Интересно, что по официальной информации в США нет ни одного гражданского летчика аттестованного для полетов на данном типе истребителей, следовательно в обозримом будущем МиГи скорее всего будут стоять на земле.

истребителей стран бывшего соцлагеря, среди которых имелись не только чешские L-29 и L-39, но и МиГ-21, посчитал, что настоящим украшением коллекции станут именно МиГ-29. По информации, опубликованной в зарубежной прессе, Д. Кирлин узнал, что в Кыргызстане есть много исправных военных самолетов, которые не летают из-за недостаточного финансирования. Тогда Кирлин приехал в Бишкек и связался с министерством обороны страны, договорившись о покупке. Приобретя более восьми L-39 и два МиГ-21, бизнесмен в течение нескольких лет вел переговоры о покупке МиГ-29. В итоге, под видом макетов машины с бортовыми №09 (зав. №2960520155) и №32 (зав. №2960507622) отправили в Эстонию, а уже оттуда в США. На данный момент истребители восстановлены и ждут своих покупателей...

В то время, когда Молдавские ВВС стремились разоружиться, продав основную массу своих МиГ-29, в России, Белоруссии, Казахстане и на Украине предпринимались слабые усилия сохранить боеспособность своей авиации. Говоря сухим официальным языком:

— истребительные полки готовились к ведению боевых действий по предназначению;

— проводились действия по поддержанию твердых навыков летного состава в технике пи-

лотирования МиГ-29 и боевом применении, обеспечивающем сохранение ранее достигнутого уровня;

— готовились к выполнению запланированных боевых стрельб;

— проводилось практическое переучивание летчиков на МиГ-29, подготовка их к боевым действиям в ПМУ и СМУ, а также повышение класса;

— проводились эскадрильные ЛТУ внутри полков.

Однако, учитывая опыт предыдущих лет, когда из-за недостаточности поставок запасных частей, ГСМ, невыполнением сроков ремонта и, как следствие, отсутствием достаточного количества исправной авиационной техники, низкого уровня подготовки и натренированности летного состава, в полках постоянно корректировались планы реальной летной работы. Порой для летчиков-истребителей единственной возможностью подняться в небо были полеты на учебных самолетах Л-39. Так, например, в России летчики из Андреаполя поддерживали навыки пилотирования на аэродроме «Мичуринск» Балашовского ВВАУЛ, а на Украине офицеров отправляли сначала на переучивание в Харьков, а затем уже в Ахтырский уап и на аэродром Умань.

После почти годового отсутствия как негативных, так и позитивных событий в судьбе сотен истребителей МиГ-29, сосредоточенных на постсоветском пространстве, когда многим начало казаться, что времена реформ прошли, именно тогда «грянул гром». Практически не летающую и, что называется, «спящую на земле» Российскую авиацию разбудило известие об объединении ВВС и ПВО. Последовавшие в след за этой новостью события как косой прошли по авиационным полкам, подкосив многие из них. Достаточно привести пример того, что росчерком пера были расформированы несколько десятков полков. Как это ни печально, но в списке на сокращение присутствовали и только-только вставший на ноги после переучивания на МиГ-29 871-й иап, и успешный поднабраться опыта 343-й инструкторский иап. Еще недавно являвшийся учебным, но в последние годы ставший боевым, 960-й иап в очередной раз подвергся реформированию, с переводом его в штурмовую авиацию и оснащением самолетами Су-25. МиГи из перечисленных выше полков ждала незавидная судьба оказаться на долгие годы на Базе резерва авиационной техники (БРАТ) в Липецке.

Но опять же все по порядку. Первым подвергся расформированию 343-й инструкторский иап. Начиная с 26 по 31 марта, четырнадцать МиГ-29 «изд.9-12», сосредоточенные в Багай-Барановке, перегнали в Липецк, а аэродром, на котором когда-то кипела жизнь, начал постепенно увядать.

Одновременно с 343-м иап, участь быть расформированным ждала 871-й иап. С 31 марта по 10 июня 1998 года его «двадцать девяты», в полном составе перелетели из Смоленска, все туда же, на БРАТ в Липецк. После чего полк сдал боевое знамя и исторический формуляр войсковой



Алексей Михеев



Антон Павлов



Антон Павлов

МиГ-29 бортовой №17 зав. №2960509176 из состава 343-го иап. Еще до расформирования инструкторского полка в Багай-Барановке истребитель попал в ремонт на 121-й АРЗ, где и сделано данное фото. Самолет получил дополнительные неофициальные символы государственной принадлежности в виде небольших изображений Российского флага с двуглавым орлом. Рисунки нанесли по обеим сторонам носовой части фюзеляжа в районе шпангоута №1. Первым местом службы истребителя является 145-й иап, где он числился под №24 (белый).

Еще один МиГ-29 бортовой №55 зав. №2960515824, из состава 343-го иап, получивший такую же символику, что и борт №17. Но в данном случае рисунок нанесли на внешние стороны килей, под звездами 03. Оба самолета имеют на воздухозаборниках эмблемы КБ «МиГ», выполненные по неоригинальным трафаретам. Аэродром «Багай-Барановка».



Сергей Пазынич



Законсервированный для длительного хранения МиГ-29 бортовой №40, принадлежавший до попадания на Базу резерва 73-му гв. иап, аэродром «Шайковка». Первоначальным местом эксплуатации данного самолета являлся 33-й иап, где истребитель сначала летал с бортовым №15 (синий), а затем сменил его на 35 (белый).

Одна из ранних фотографий МиГ-29, находящихся в резерве ВВС России. Снимок предположительно сделан в 1999—2000 гг. Аэродром «Липецк-2». Видно, что на начальном этапе самолеты хранились с незагерметизированными стыками обшивки.

части №53990 на вечное хранение в Центральный архив Министерства обороны РФ.

Следующим распрощался с МиГ-29 960-й иап. Однако, как было сказано ранее, полк не ликвидировали, а оснастили штурмовиками Су-25. Подчиняясь указанию Директивы НГШ ВВС, в мае кубанские летчики, также как и их смоленские коллеги, начали перегонять все свои боевые МиГи на хранение в Липецк. Основная часть истребителей уже успела пройти ремонт и имела достаточный жизненный ресурс, но, к сожалению, это никак не повлияло положительным образом на их судьбу.

В этом же году, и тоже в мае, прекратил свое существование гвардейский Волгоградско-Венский Краснознаменный ордена Богдана Хмельницкого 73-й истребительный авиационный полк. На тот момент в Шайковке имелось лишь два МиГ-29 «изд. 9-12», истребители №40 (зав. №2960518081) и №46 (зав. №2960518471), которые стали единственными боевыми самолетами полка переданные 20.04.98 на Базу резерва. Все остальные самолеты распределили между авиационными частями продолжавшими боевое дежурство.

В начале года было принято решение о нецелесообразности нахождения истребителей МиГ-29 в распоряжении Ейского филиала Краснодарского ВВАУ. Училище больше не выпускало летчиков и штурманов, а специализировалось на подготовке инженеров по управлению воздушным движением. В связи с этим МиГи №07, 23, 25, 27 и 51 переехали на аэродром 797-го уап, а борт №45 оказался в Краснодаре, где на несколько лет стал учебным пособием для курсантов КВВАУ.

2 мая 1998 года, зам.командира по ИАС 160-го полка подписал акты передачи четырех МиГ-29 представителям БРАТ и 797-го уап. Если быть точным, то из Борисоглебска в Куцевскую перелетел всего один борт №79, а три остальные МиГа попали соответственно в Липецк. Это были не последние МиГ-29 улетевшие с аэродрома в Борисоглебске, так как полк еще два года продолжал эксплуатировать МиГи, но «изделий 9-12» среди них уже не было. Место вышедшей техники заняли штурмовики Су-25 и учебные Л-39.

Вообще складывается впечатление, что в России редкий истребительный авиационный полк не принял участие в заполнении площадки хранения Липецкого аэродрома своими МиГ-29. Из Андреаполя сюда отдали 10 машин, также, как и в большинстве предыдущих случаев, прошедших ремонт и имевших прекрасное летное состояние. Опять же, все они являлись «изделиями 9-12».

С 8 по 18 декабря расстался со всеми своими «двадцать девятыми» и 968-й ииасп. Четыре истребителя с бортовыми №21, 23, 26 и 33 обрели новое место прописки на соседней взлетно-посадочной полосе аэродрома «Липецк-2», служившей несколько последних лет отстойником Базы резерва авиационной техники. История повторилась, как и восемь лет назад, когда на замену «изделиям 9-12» в 968-й полк снова пришли «изделия 9-13», получившие их бортовые номера и право летать в прославленном полку.

Ну а что же сама База резерва? Сформированная 19 мая 1993 года, она конечно же была создана не ради одних МиГ-29, подобные формирования присутствовали и в СССР, были они необходимы и в России. После нашумевшего решения об отказе использования в ВВС односторонних самолетов, сюда с разных полков согнали огромное количество истребителей МиГ-23 и истребителей-бомбардировщиков МиГ-27. Число же МиГ-29 к концу 1998 года превышало сотню машин, из которых около семи десятков истребителей были именно «9-12».

Первоначально, условия поддержания авиационной техники в исправном состоянии были далеки от идеальных. Самолеты стояли под открытым небом с незаконсервированными и тем самым не





подготовленными к длительному хранению фюзеляжами. Не на всех МиГах соблюдалась стандартная схема чехления и порой отсутствовал полный комплект заглушек. Предполагалось, что техника будет раз в два года облетываться и заново консервироваться. Однако отсутствие топлива и запчастей привело к тому, что созданная внутри БРАТ отдельная эскадрилья летала от случая к случаю, только для поддержания навыков и лишь на одной-двух «спарках». Постепенно к функциям хранения техники прибавилась еще и задача по снабжению истребительных полков России бывшими в эксплуатации запчастями от МиГ-29. Самолеты превратились в доноров, с которых снималось все, начиная от отдельных блоков и заканчивая двигателями. Причиной послужило банальное отсутствие централизованных закупок Министерством обороны новых запчастей у профильных производителей.

**Данные первоначального
поступления МиГ-29 (изд. 9-12)
на Базу резерва авиационной техники**

Аэродром	Количество
Багай-Барановка	14
Приморско-Ахтарск	22
Липецк	4
Борисоглебск	3
Андреаполь	10
Шайковка	2
Смоленск	12

Ситуация с подходом к хранению техники поменялась в лучшую сторону лишь спустя несколько лет, когда самолеты наконец-то самолеты начали консервировать с использованием защитной ленты, герметично закрывающей все технологические стыки и люки, не позволяющей воде и пе-

ску проникать во внутренние отсеки истребителей. МиГ-29 полностью укомплектовали и стали регулярно облетывать. Также было принято решение о выделении из числа имеющихся МиГ-29 семи машин (3 «изд. 9-12» и 4 «изд. 9-51»), предназначенных для полноценной летной практики личного состава БРАТ. На восстановление каждого из них уходило порой больше месяца, так как самолеты, простоявшие без топлива не один год начинали течь как решето. Например, борт №54 (самолет полученный из Андреаполя) только после 3 заправки нормально пропитался керосином и более-менее не тек. С маслом — та же картина. Все смазочные точки — аналогично. В довершение ко всему после долгого хранения МиГи выглядели мягко говоря непрезентабельно — краска сильно выгорела и местами стерлась, так что специалистам ТЭЧ пришлось восстанавливать еще и ЛКП МиГ-29. Камуфляж из серого и темно-серого оттенков получился весьма впечатляющим, дополняли необычный образ самолетов трехзначные бортовые номера белого цвета с красной окантовкой — 100, 101, 102, 103, 104, 105 и 106.

**Истребители МиГ-29
отдельной аз Базы
резерва авиационной
техники на стоянке
заправки топливом.
Аэродром «Липецк-2».**

**МиГ-29 бортовой №55
зав. №2960515811,
из состава отдельной аз
липецкой Базы резерва
авиационной техники.
Истребитель поступил в
Липецк из Андреаполя
с достаточным ресурсом
планера, не требующим
немедленного ремонта.
Это позволяет до настоя-
щего времени активно
привлекать его к поле-
там. Первоначально само-
лет принадлежал 176-му
иап.**



Но вернемся в 1998-й год. Практически сразу после поступления МиГ-29 на хранение, количество «изделий 9-12» начало постепенно уменьшаться. Сначала две машины забрал себе Самарский государственный аэрокосмический университет имени академика С.П.Королева. 3 июля 1998 года экс-Ахтарский борт №35 и экс-Шайковский борт №46 своим ходом перелетели на заводской аэродром «Трехгорка», откуда их доставили на территорию военной кафедры СГАУ. Развитие военной авиационной техники, окончательное перевооружение ВВС на самолёты четвёртого поколения, требовало от этого ВУЗа готовить офицеров запаса подготовленных на современной технике. Было принято решение обучать студентов СГАУ по новой программе. Оба истребителя задействовали по учебной программе «Эксплуатации и ремонт самолёта МиГ-29», так что они до сих пор успешно служат натурными пособиями на военной кафедре этого университета.

В течении последующих трех лет База стала с более чем двумя десятками «изделий 9-12». В основном это были машины, требующие планового ремонта, а потому переданные на летно-испытательные станции 121-го и 275-го АРЗ. Соотношение распределенной техники составило соответственно 5 и 15 МиГ-29. Один борт забрало себе МАПО «МиГ», задействовав его по программе капитального ремонта, с параллельной глубокой модернизацией в вариант «СМТ».

К сожалению, 1998 год не обошелся без потерь, и снова «отличился» 120-й гв. иап. 25 сентября 1998 года в Домне произошла катастрофа самолета с бортовым №36 (зав. №2960507650) (одна из машин ранних серий, выпущенная 28 сентября 1983 года и полученная из Орловки). В этот день летчик 3-го класса капитан Егоров Владимир Владимирович должен был выполнить простое упражнение «Полет на разгон до сверхзвуковой скорости и на потолок самолета». К сожалению из-за возгорания одного из двигателей, истребитель смог продержаться в воздухе только чуть более четырех минут. В результате пожара

разрушилась одна из тяг стабилизатора и тот заклинило в нижнем положении. Летчик, не зная о сути проблемы, пытался выправить МиГ, перешедший в самопроизвольное вращение. РБЗ контроль за высотой полета самолета осуществлял не в полной мере и снижение истребителя ниже заданной высоты не обнаружил, в результате чего лица ГРП практической помощи летчику в принятии решения на покидание самолета оказать не смогли. На дальности 10 км от аэродрома метка самолета пропала с экранов РЛС. Возможно из-за сильнейших боковых перегрузок, обрушившихся на Владимира в последние секунды падения, он так и не смог катапультироваться.

Расследовавшая обстоятельства катастрофы комиссия выяснила, что пожар, послуживший первопричиной гибели летчика и потери истребителя, возник в отсеке левого двигателя вследствие усталостного разрушения одного из элементов его конструкции.

Эта трагедия стала завершением черной полосы АП, преследовавшей 120 авиаполк в последние годы. Стоит отметить, что она оказалась тем редким случаем, когда причиной послужила неисправность техники, а не человеческий фактор.

Общий анализ данных по аварийности МиГ-29 вообще и «изделий 9-12», в частности, позволяет сделать несколько выводов:

- первый год эксплуатации МиГ-29 имел самый низкий налет на авиационное происшествие;

- период эксплуатации с 1986 по 88 годы характеризуется общим снижением аварийности при общем росте налета более чем в два раза;

- наметившаяся тенденция на уменьшение АП при увеличении налета (максимальное значение в 1988 году — 1 АП на 48,1 тыс. часов налета) дальнейшего развития не получила (в частности из-за уменьшения налета). В 1990 году при значительном увеличении налета количество АП также возросло.

- заметно снизился этот показатель в 1992—93-м годах — до 4,8 тыс. часов налета на одно АП.

АП происходили, как правило, в результате возникновения в полете нескольких опасных факторов, последовательно по времени усложнявших ситуацию и приводивших в итоге к потере МиГ-29 с гибелью или без гибели летчиков.

К числу опасных факторов, отрицательно сказавшихся на безопасности полетов истребителей МиГ-29 относятся:

- отсутствие к моменту поступления в строевые полки боевых самолетов необходимого количества учебно-боевых МиГ-29 и тренажеров. Вывозные и контрольные полеты выполнялись на «спарках» других типов, что в конечном итоге привело:

- а) к усложнению психофизиологического восприятия летным составом новой обстановки полета;

**Место катастрофы
МиГ-29 №36,
произошедшей 25.09.98.
Поисково-спасательный
вертолет обнаружил сгоревшие обломки истребителя в забайкальской степи в 10 км от аэродрома базирования полка.**



Архив Виктора Марковского

б) к отсутствию грамотной и оптимальной методики выполнения требуемых элементов полетного задания;

в) к незнанию и, как результат, не учету аэродинамических особенностей нового самолета;

г) к недостаточным навыкам в технике пилотирования при исправлении допущенных отклонений.

— проведение теоретического переучивания личного состава в начальный период на заводе-изготовителе, где было уделено недостаточное внимание изучению физического смысла аэродинамических характеристик МиГ-29, особенностей его устойчивости и управляемости;

— недисциплинированность и недостаточная профессиональная подготовка летного состава;

— слабое развитие базы, отсутствие методического обеспечения переучивания и освоения нового самолета, которые определили совершение АП по одной и той же причине;

— перенос отработанных навыков на других типах истребителей при выполнении сложного пилотажа без достаточной методической отработки приводил к грубым ошибкам в технике пилотирования на ранней стадии массового освоения самолета;

— не делалось правильных выводов из причин АП, происходивших на ранней стадии освоения МиГ-29. Эти же причины прослеживаются в последующие годы эксплуатации;

— в ходе переучивания был отмечен целый ряд несоответствий, связанный с трактовкой особенностей устойчивости и управляемости самолета МиГ-29 в РЛЭ и действительным их проявлением на практике (неблагоприятным фактором явилось необоснованно широкая пропаганда фирмой высоких маневренных качеств самолета, преувеличающих возможности летчика. Только этим можно объяснить две катастрофы, произошедшие в 1984 году и целый ряд идентичных катастроф в



Вячеслав Мартынюк

последующие годы при пилотировании МиГ-29 на малых высотах.).

Созданная в СССР высокоэффективная система предполетной подготовки авиационной техники, позволяла на ранней стадии выявлять и устранять отдельные сбои в системах МиГ-29 и не позволять им перерасти в предпосылки к АП. Но начавшееся в середине 90-х годов резкое уменьшение, а порой и полное прекращение снабжения авиационных частей необходимым числом запчастей и ГСМ, которое в совокупности с естественным старением авиапарка приводило подчас к допуску на полеты техники с не критическим списком неисправного оборудования.

В целом, анализируя освоение и эксплуатацию «изделия 9-12» в период с 1983 по 1998 г., можно сделать вывод об общей высокой надежности данного истребителя. Конструктивные недостатки, имевшиеся на ранних серийных машинах, со временем были устранены и причиной большинства АП являлся пресловутый человеческий фактор.

МиГ-29 бортовой №03 зав. №2960515108, 1-я аз 120-й гв. иап. Самолет прошел капитальный ремонт на 275-м АРЗ, где получил бортовые номера, выполненные по характерным для этого завода трафаретам. В Забайкалье цифры номеров оформили в свойственном полку стиле, с оттенением, и продублировали на внутренних сторонах килей. Цифры дублирующих номеров отличаются по форме и размерам от бортовых, кроме того, тень от них уходит вниз, а не вверх, как на воздухозаборниках. Аэродром «Домна».

МиГ-29 бортовой №27 зав. №2960515833, производит посадку на аэродроме «Домна».

Обратите внимание, что у истребителя под крылом осталась неизрасходованная ракета Р-73.



Архив Антона Павлова

«Зубастые» истребители МиГ-29 на ЦЗТ аэродрома «Домна», а также в полете над бескрайними сопками Забайкалья.

Бытует мнение, что данная символика присуща всем самолетам полка, однако это не так. Полный набор декора, включающий акульную пасть, эмблему парящего над горами орла (на правой стороне грота), шуточный сюжет погони МиГ-29 за Ф-15 (на левой стороне грота) и, наконец, двуглавыя орлы, призванные демонстрировать государственную принадлежность (на внешних сторонах килей), получили всего три «изд. 9-12» —

№41 зав. №2960515845,

№45 зав. №2960516505,

№52 зав. №20960507683.

Рисовать высокодетализированные рисунки на «спине» истребителей больше не стали, и МиГи №40 зав. №2960516516, №49 зав. №2960516515, №55 зав. №2960516773 ограничили только хищными пастьми и орлами на килях.



Валерий Максименко

Архив Антона Павлова

Архив Антона Павлова



Принцип, по которому отбирались истребители, получившие в итоге полную или усеченную версию оригинального декора, был весьма прост. Эти самолеты привлекались к различного рода показухам и, следовательно, их требовалось подготовить не только технически, но и внешне. Так, например, борт №52 (принадлежавший тогда-то 968-му нап, о чем свидетельствует плохо закрашенная на АРЗ эмблема «крылатая звезда») и борт №40, «отмыли» и украсили специально к празднику 9 мая. Правда «сороковка» так и не получившая в показательном выступлении, так как за несколько дней до этого, во время тренировочного полета, с нее сорвало фюзеляж. Выяснилось, что молодой летчик, находившийся в тот раз в кабине, почему-то забыл его закрыть. И это притом, что «Рита» не-сколько раз настойчиво сообщала об опасности.

За несколько лет активной эксплуатации и открытого хранения «расписных» самолетов 120-го иап рисунки на них сильно выцвели. Но даже в таком непрезентабельном виде МиГи продолжают исправно служить. По отзывам офицеров полка, у некоторых самолетов даже улучшался характер после того, как на них появлялись дополнительные номера или символика. Так, например, борт №47 зав. №2960515830, успешный после возвращения из ремонта какое-то время постоять в отстойнике (а по мнению любого техника это уже «диагноз»), сразу же преподнес неприятный сюрприз. После облета самолет встречала группа технического состава, но летчик прозевал свою колонку и поехал дальше, чтобы развернуться. Только он стал поворачивать, как в ту же секунду с грохотом разрывается основное колесо и улетает в отбойник. Если бы летчик не промахнулся, то техники неминуемо пострадали бы. Недобрый знак! Через несколько дней МиГ обзавелся дублирующими номерами, и с тех пор ни одного происшествия!



Антон Павлов



Антон Павлов



Антон Павлов



Антон Павлов



Игорь Фомин

От людей и только от них зависят судьбы машин, и как метко подметили поклонники авиации — красивые самолеты хорошо летают! Это правило в полной мере всегда было применимо к МиГ-29. Те «двадцать девяты», у которых появлялся заботливый техник, знающий и любящий матчасть, уделяющий внимание не только их техническому, но и внешнему состоянию, с этими истребителями, как правило, никогда не бывало серьезных проблем. Примером может служить уже упоминавшийся ранее техник 3-й эскадрильи (после переформирования 1998 года она стала 2-й) 120-го иап капитан Валерий Максименко. После того, как он «взял под опеку» самолеты своей аз, ни один из прошедших через его руки МиГов ни разу не попадал в летные происшествия или аварии и не получал поломок.

Объем проделанной капитаном Максименко работы достоин обязательного описания. Являясь штатным полковым фотографом и художником, Валерий еще с 1989 года придумал первые эмблемы, ставшие «визитной карточкой» 120-го иап. Тогда их нанесли на МиГ-23, принимавшие участие в афганской командировке полка. Тематика рисунков часто различалась и порой отображала уникальные моменты боевого пути конкретного борта. Единой же для большинства самолетов стала эмблема «Парящий орел», нарисованная на правом воздухозаборнике.

МиГ-29 являлись для Валерия Максименко новым объектом реализации своих задумок. Первые рисунки в его исполнении появились на «двадцать девяты» уже к лету 1994 года, но тогда их получили лишь истребители №47 и №51, оба «изделия 9-13». Одна из эмблем, «афганский» «Парящий орел», наносилась на гаргроте за кабиной справа. В дополнение к ней на левой стороне накрашивался рисунок, происхождение которого относят к полученному с микояновской фирмы календарю: погоня МиГ-29 с выпученными глазами, одетого в красноармейскую ушанку и держащего в крыльях серп и молот, за удирающим Ф-15. Завершали «декор» акульки пасти и прищип-



«Командирский» борт №01 зав. №2960518 украшали не только развивающиеся на внешних сторонах килей флаги России, но и флаг ВВС, занимающий чуть-ли не четверть левого кия.

ренные глазки — для нанесения этого элемента использовались трафареты, оставшиеся со времен МиГ-23.

На киях появились подтверждающие государственную принадлежность черные двуглавы орлы.

В 1998 году, после долгого перерыва, капитан Максименко решил «одеть по форме» все остальные МиГи своей аз, таким образом очередь дошла и до «изделий 9-12». В течение этого и последующего года истребители №41, 45 и 52 обзавелись полным комплектом декора. На истребители №40, 49 и 55 кипучей энергии Валерия Максименко уже не хватило и они, получили только акульи пасти, да двуглавых орлов. Известная личность, борт №44, вообще удостоили одними лишь орлами на киях. Техник самолета №33 (зав. №2960507760), воспользовавшись трафаретами черных двуглавых орлов, решил выделиться из общего ряда и нанести рисунки на носу самолета, по обеим сторонам кабины пилота.

На тот момент в полку царило некоторое разнообразие в цветовой гамме бортовых номеров самолетов, полученных с разных полков. При этом наблюдалась озвученная ранее проблема, когда цифры красного и синего цвета в плохую погоду читались не очень хорошо и техники, встречавшие машины из полетов не всегда могли сразу узнать свой самолет. Так что, прислушав-

шись к «голосу народа», командир полка ввел номера наиболее контрастного белого цвета, а Валерий Максименко оформил их в виде крупных цифр, с «рубленными» конурами и создающими объем черными тенями. Когда же в очередной раз зашел разговор о том, что из-за своеобразной конструкции наплыва крыла МиГ-29, расположенные на воздухозаборнике номера плохо читаемы, а при подвеске ракет Р-27 вообще не видны ни на стоянке ни в полете, приняли решение продублировать их на внутренних сторонах килей (снаружи у МиГов место было занято звездами и орлами). Так как использовались те же трафареты, что и на воздухозаборниках, то там появились почти метровые хорошо заметные со всех ракурсов чернобелые номера.

Забавно, но здоровое соперничество между офицерами 1-й и 2-й аз отразилось помимо соревнований в учебно-боевой подготовке еще и в разности стиля нанесения бортовых номеров. Не посвященному человеку это не бросалось в глаза, но, присмотревшись, было видно, что тени от цифр у 1-й аз уходили вверх, а у 2-й вниз.

В полку идея с украшением самолетов получила массовое распространение и выразилась в совершенно различных формах. Так, на киях самолета командира полка с №01 за звездами появились российские бело-сине-красные флаги, а на левом киле триколор сочетался с флагом ВВС.

Практически все МиГ-29 забайкальского полка успели в разное время пройти капитальный ремонт на АРЗ Краснодар и Кубинки. Естественно, что подготовка к такому мероприятию отнимала много времени и сил. Но есть в Домне один истребитель, который так никогда и не улетел со ставшего для него последним аэродрома. Речь идет о МиГе с бортовым №28 зав. №2960512143. Самолет был получен из Орловки, немного полетал на новом месте, и прочно обосновался на стоянке законсервированных истребителей. В 1998 году пришел приказ подготовить машину к перелету на 121-й АРЗ. Инженеры провозились с ним несколько дней при температуре минус 40—50С, но в последний момент перелет отменили и самолет снова задвинули в «дрова», а потом и вовсе списали на запчасти и металл.



МиГ-29 №33 отличается от остальных истребителей полка рисунком орла в носовой части фюзеляжа.

МиГ-29 бортовой №18 зав. №2960516774 в аэропорту города Чита.

Истребитель прошел капитальный ремонт на 121-м АРЗ, где получил новый камуфляж. По просьбе принимавших МиГ полковых техников, самолету еще на заводе нанесли крупные дублированные бортовые номера. Однако, видимо поленились сделать объемным оформление цифр и оставили стандартное начертание.

Воздухозаборники и передняя часть фюзеляжа выделялись красными стрелами. На истребителях №03 и №10, оба кили также несли за звездами флаги России, стрелы были нанесены только на фюзеляж «ноль третьего» и имели синий цвет. Борт №26 техник украсил рисунком летящего утенка, а на воздухозаборнике МиГа №11 над номером кто-то изобразил маленькую черную ласточку и видимо для непонятливых рядом подписал «ласточка». Борт «ноль четыре» еще со времен службы в Грузии, сохранил надпись «ЛИДЕР», но какой-то шалун ножичком подцарапал букву «Л» и получилось неприличное слово.

После слияния ВВС и ПВО и расформирования в июне 1998 года 26-я ВА, в целях воспитания военнослужащих в духе верности Отечеству, верности воинскому долгу и сохранения боевых традиций, Указом Президента Российской Федерации, Директивой Главнокомандующего ВВС от 28 апре-

ля 1998 года 120-й истребительный авиационный полк и 189-й гвардейский бомбардировочный Брестский ордена Суворова 3-й степени авиационный полк были переформированы в 120-й гвардейский истребительный Брестский ордена Суворова 3-й степени авиационный полк, с передачей ему почетного наименования, Боевого Знамени, ордена и исторического формуляра, принадлежащих 189-му гвардейскому бап.

В этом же году, впервые в истории истребителей МиГ-29, одному из самолетов 2-й аз 92-го иап ВВС Украины присвоили собственное имя. 12 декабря, в день празднования семидесятилетнего юбилея любимого и поистине Народного артиста Леонида Федоровича Быкова, грозную боевую машину назвали «Мазстро Леонид Быков». Одновременно та же вторая эскадрилья, стала именоваться — им. Л.Быкова. Все это произошло благодаря активной позиции друга киноактера — Владимира Талашко. Артист, сыгравший вместе с Быковым одну из центральных ролей в фильме «В бой идут одни старики», добился от Министерства Обороны поистине уникальной формы сохранения памяти о человеке, ставшем в свое время кумиром для тысяч мальчишек, связавших впоследствии свою жизнь в авиацией.

Вдвойне приятно, что судьба выбрала для столь почетной миссии именно этот красавец МиГ-29 — истребитель с зав. №0390502556, датой рождения которого в формуляре значится 18 августа 1983 года, а следовательно, выпущенный в числе самых первых представителей семейства «двадцать девяток» и успевший за это время послужить в нескольких авиаполках, прошедший через десять лет капитальный ремонт на Львов-



ском АРЗ и с марта 1993 года числящийся в составе 92-го иап, теперь нес на левом борту нотный стан — знак «поющей эскадрильи» и надпись «Маэстро Леонид Биков». В дополнение к этому самолет сменил бортовой номер — теперь на воздухозаборниках МиГа значились рыжие с черной окантовкой (а-ля Георгиевская лента) юбилейные цифры 70.

Помимо именного истребителя, в Василькове уже достаточно давно эксплуатировался еще один неординарный МиГ-29 — борт №22 (зав. №2960512147). Неизвестно с чьей подачи, но однозначно с разрешения командира полка, данный самолет выделялся из общей массы «изделий 9-12» алой акульей пастью, увенчанной внушительными жабрами (различавшимися по разным сторонам своей формой) и прищуренными глазами. На фальш-килях имелись изображения черной летучей мыши в желтом овале, за что некоторые острословы прозвали истребитель — «Бэтмэн». Также, как и «Маэстро», борт №22 радовал глаз новым аккуратным камуфляжем, полученным во время ремонта во Львове. Но если доработкой маскирующей окраски никто и не думал заниматься, то вот на дизайн эмблемы и прочие «подмалевки» времени хватало. Таким образом, за несколько лет внешний вид машины претерпел ряд изменений, связанных скорее всего со сменой ответственного за самолет техника. Сначала голубой краской, которой в полку обрамляли белые бортовые номера истребителей, новый техник подновил переднюю стойку шасси, носовые части АПУ-73 установленные на 1, 2, 5 и 6 подкрыльевые точки подвески, плюс покрасил окантовку фальш-килей (рисунок летучей мыши при этом был замазан) и передние кромки стабилизаторов. Не удовлетворившись проделанной работой, он покрасил в красно-белые полосы еще и «ножи»



Архив Владимира Домовцева

воздухозаборников. После, так сказать, косметических изменений, руки «мастера» дошли до главной гордости МиГа — до его острозубой пасти. Первым делом зубы стали больше и явно опаснее для потенциальной жертвы. Узкие, почти кошачьи глаза закрашены, а новые, круглые и черные, на этот раз явно акульи, смещены чуть вперед, ближе к обтекателю РЛС. Финальной точкой в оформлении декора МиГа стала личная под-

МиГ-29 бортовой №70 является одним из самых ранних истребителей семейства «9-12». Тем более приятно, что ему первому доверили носить имя Леонида Быкова. К сожалению, ресурс самолета не бесконечен, и через несколько лет истребитель списали, отправив на «отдых» в один из ангаров аэродрома «Васильков». Его место занял другой МиГ-29, получивший такой же номер и собственное имя.



Сергей Попсуевич

МиГ-29 бортовой №22. По убеждению своего техника, истребителю было явно недостаточно штатного вооружения, и он добавил к пушке и ракетам «острые зубы». Получилось внушительно!





Сергей Попсуевич

Уже знакомый нам МиГ-29 с бортовым №22 из Василькова вскоре получил так называемый рестайлинг. Очередной техник самолета решил вдохнуть новую жизнь в поблекший образ своего зубастого подопечного и несколько изменил форму пасти, нарисовал новые глаза, сделал красные ободки на ножах воздухозаборников и синие окантовки на подфюзеляжных гребнях. Летучую мышь при этом закрасили.

МиГ-29 с бортовым №59 на стоянке авиационной техники Иркутского ВАИИ. Первоначально истребитель принадлежал 53-му гв. иап и эксплуатировался под №09 (синий). Второй из имеющихся в Иркутске «изделий 9-12», борт №58 экс 08 (синий), также начинал свою эксплуатационную историю с Шауляя, затем были Орловка и Домна.

пись художника и по совместительству «хозяина» истребителя, выполненная на внешней стороне левого воздухозаборника в виде двух белых витых букв «К» и «В».

Завершая рассказ о событиях, произошедших в жизни «девять двенадцатых» за 1998 год ненадолго снова вернемся в Россию, так как в этом году имело место еще одно важное событие. На этот раз оно не относится к боевому применению, аварийности или декору на самолетах. Речь пойдет о факте передачи из 120-го гв. иап пары МиГ-29 в распоряжение Иркутского высшего военного авиационного инженерного ордена Красной Звезды училища. Основанное как учебное заведение 1 мая 1931 года приказом №55 по ВВС РККА ИВВАИУ в 98-м году было преобразовано в Иркутский военный авиационный инженерный институт (ИВАИИ) и фактически осталось единст-

венный в России полнопрофильным военным авиационным инженерным институтом. Неудивительно, что для практического обучения курсантов Министерство Обороны выделило сюда два современных истребителя. В Домне отобрали МиГ-29 с бортовыми №58 (зав. №2960518049) и №59 (зав. №2960518050), которые летчики из Забайкалья перегнали на аэродром г. Иркутска. Обе машины к тому времени имели за плечами солидную «эксплуатационную историю», так как успели побывать в боевом составе сначала 53-го гв. иап (Шауляй), затем в 404-го иап (Орловка) и наконец в 120-го иап (Домна). МиГи отбуксировали на находящийся неподалеку учебный аэродром, где они присоединились к компании таких достойнейших представителей советской авиационной техники как Ту-22, Ту-22М, Ил-76, Су-17, Су-24, Су-27, Л-39 и МиГ-23.



Антон Павлов

Конец девяностых годов оказался не очень богат на события участниками которых являлись авиационные части эксплуатировавшие истребители МиГ-29. Пожалуй, начинать рассказ о них придется с констатации не самого радостного факта расформирования Пермского военного авиационно-технического училища имени Ленинского комсомола. Начальник училища генерал-майор Кузнецов В.В., делал все возможное, чтобы училище работало бесперебойно, но не все было в его силах. Высшее армейское руководство решило по своему и в марте 1999 года был проведен последний, ускоренный выпуск курсантов, после чего училище прекратило существование. На протяжении 57,5 лет Пермское ВАТУ было стартовой площадкой, давшей путевку в авиацию тысячам молодых ребят. За много лет на стоянках аэродрома училища удалось собрать уникальную «коллекцию» авиационной техники, служивший учебными пособиями для многих курсантов. Среди представленных там машин были такие вертолеты как Ми-2, Ми-6, Ми-8, Ми-24А, Ми-24 так и самолеты совершенно разной специфики: маленькие Ан-2 и громадные транспортные Ил-76, не менее впечатляющие бомбардировщики Ту-16, Ту-16К-26 и грозные Су-24М, истребители МиГ-23М, МиГ-23МЛД, МиГ-25, МиГ-25ПУ, Су-27 и, конечно же, нашлось место для четырех МиГ-29 «изделие 9-12». К сожалению, в одночасье все это оказалось совершенно безхозным и технику списали на металлолом. Однако судьба распорядилась с заслуженными самолетами и

Андрей Глуховцев



вертолетами по-своему. Благодаря энтузиастам и любителям авиации в Перми был создан частный музей авиации и космонавтики. Возглавивший его ветеран ПВАТУ Михаил Павлов смог спасти от уничтожения несколько машин, ставших основой музея. Одним из уцелевших экспонатов стал МиГ-29 с бортовым №04 (зав. №2960507053), его единственным поставили на импровизированный постамент из морского контейнера, хорошо заметный на пути из аэропорта «Большое Савино» в Пермь.

Расформированное Пермское училище, в числе прочих, успело воспитать многих авиационных специалистов, попавших служить в одну из наиболее подготовленную часть ВВС ПВО России, оснащенных истребителями МиГ-29 «изделие 9-12», астраханский Учебный центр боевого применения авиации. Даже в сложные для государства девяностые годы здесь кипела летная работа.

МиГ-29 бортовой №02 вскоре после расформирования Пермского училища был разрезан на металлолом и все, что от него осталось, это немногочисленные фотографии и конус обтекателя РЛС, являющийся сейчас экспонатом частного музея авиации.

Лишь один из четырех МиГ-29, когда-то принадлежавших ПВАТУ, был выкуплен и сохранен, заняв место в том же музее среди другой спасенной техники. Им стал борт №04.



Антон Павлов

МиГ-29 бортовой №25
зав. №2960512126,
из состава 116-го УЦ.
Первоначально самолет
принадлежал 234-му
гв. иап и числился там
под №44. 5 сентября
1989 года его передали
в состав 773-го иап. На
новом месте истребитель
получил бортовой №25,
сохранив его до насто-
ящих дней. После вывода
полка в Россию самолет
зачислили в состав
28-го гв. иап, откуда
в марте 1995 года его
направили в ремонт на
275-й АРЗ. Вернувшись в
Андрополь через пятнад-
цать месяцев, самолет
уже через два года сдали
на БРАТ в Липецке.



Виталий Еремин

МиГ-29 бортовой №27
зав. №2960518457.
Под крылом стрелителя
повешены блоки
неуправляемых ракет
(Б-8М). Ранее самолет
принадлежал 33-му иап,
где эксплуатировался под
№25. После вывода полка
в Россию самолет пере-
дали в 28-й гв. тап,
откуда он попал на Базу
резерва авиационной
техники в Липецк.



Виталий Еремин

МиГ-29 бортовой №35 зав. №2960518091, из состава 116-го УЦ. До сентября 1989 года самолет принадлежал 145-му иап, откуда попал в 343-й ииап и эксплуатировался там под №11 вплоть до марта 1996 года, пока не поступил в ремонт на 275-й АРЗ.



Виталий Еремин



МиГ-29 бортовой №31
зав. №2960515115
из состава 116-го УЦ.
Под крылом стрелителя
подвешены четыре мало-
габаритные мишени (М-6).
Самолет летал в 145-м
иап, откуда в сентябре
1989 года попал в 343-й
иап и эксплуатировался
под №39 вплоть до марта
1996 года, пока не посту-
пил в ремонт на 275-й
АРЗ.



МиГ-29 бортовой №32
зав. №2960520566.
Под крылом стрелителя
подвешена учебно-
записывающая ракета
(УЗР-73). Самолет перво-
начально принадлежал
85-му гв. иап, откуда в
ноябре 1990 года попал в
73-й гв. иап и эксплу-
атировался там под №47
вплоть до сентября 1996
года, пока не поступил в
ремонт на 275-й АРЗ.

МиГ-29 бортовой №35 зав. №2960518091, из состава 116-го УЦ. Самолет служил в составе 33-го иап,
где эксплуатировался под №09. После вывода полка в Россию самолет передали
в 28-й гв. тап, а в сентябре 1996 года он поступил в ремонт на 275-й АРЗ.





Виталий Еремин

**МиГ-29А бортовой №08
зав. №2960526363,
в ТЗЧ аэродрома
«Приволжский». Эмблема
Центра восстановлена
новым техником
самолета. Обратите
внимание на изменения
в сюжете рисунка.**



Виталий Еремин

**Варианты обновленной
эмблемы на истребителях
№06 зав. №2960526361 и
№09 зав. №2960526364**



Виталий Еремин



Виталий Еремин

Центр принял на себя функцию проверки практических навыков ведения воздушного боя и применения АСП истребительными полками страны. Следовательно, летный состав просто обязан был идти «на шаг вперед» относительно экзаменуемых. Понимая это, командовавшие Центром в период с 1993 по 1999 годы заслуженные военные летчики России Ясников Николай Алексеевич, Джамгаев Юрий Галиевич*, прикладывали максимальные усилия для того, чтобы их офицеры поднимались в небо чаще и не ограничивались простой программой подготовки. Естественно, что в такой ситуации еще большая нагрузка ложилась на инженерный состав — МиГи должны были летать, летать и еще раз летать!

Не надо забывать, что к тому моменту 116-й УЦБПА являлся, наверное, единственной строевой частью, где еще продолжали эксплуатироваться истребители МиГ-23. Замена «двадцать третьим» в виде все тех же МиГ-29 была назначена как раз на текущий год, но, несмотря на это, их никто не собирался списывать со счетов — МиГ-23 принимали участие в учебной и «экзаменационной» работе вплоть до мая. Исправность последних откровенно хромала, часть машин давно «загорало в дровах», часть уже успели перегнать на стоянку 121-го АРЗ, так что нагрузка на «двадцать девятые» первой эскадрильи была весьма существенной. Центр с нетерпением ждал пополнения матчасти за счет новых МиГов.

Долгожданные МиГ-29 прибыли несколькими партиями и из разных мест — первые восемь «изделий 9-12» приказали забрать с липецкой Базы резерва, куда в конце апреля убыла группа летного и инженерного состава Центра. Выбранные, что

* Погиб в авиакатастрофе 16.05.99



называется «для себя», «двадцать девятые» находились в хорошем техническом состоянии, поэтому их смогли оперативно подготовить и отогнать 10—11 мая на родной аэродром. Здесь машины получили синие бортовые №21, 22, 23, 24, 25, 27, 28, 29. Через некоторое время, а именно 9 июля и 19 августа, с 275-го АРЗ поступили только-только отремонтированные истребители №30 и №31. До конца года это оказались крайние машины, полученные 116-м Центром. Теперь матчасти было предостаточно, и часть МиГов законсервировали, оставив ждать своего часа, а имевшаяся учебно-боевая нагрузка легла буквально на три-четыре самолета эскадрильи, которые вместе с уже знакомыми нам истребителями 1-й аз с разной степенью периодичности выставлялись на полеты.

В свете получения новой техники, неожиданно и отчасти незаметно произошел спад в интенсивности летной работы. Данное нехарактерное для аэродрома «Приволжский» явление было вызвано общим низким уровнем готовности авиационных полков России. К слову сказать, 28-й гв. иап, в связи с отсутствием запасных частей, аккумуляторных батарей и выходом срока эксплуатации катапультных кресел К-36ДМ, был признан по состоянию исправности авиационной техники ограничено боеготовым и вообще не смог прибыть в Астрахань для выполнения боевых стрельб на полигоне «Ашулук» — нет экзаменуемых, нет экзамена, нет полетов по утвержденному плану, следовательно самолеты стоят на земле.

К сожалению, традицию отмечать свои самолеты рукописными эмблемами в Астрахани не со-

хранили. Произошло это отчасти из-за того, что новое командование Центра посчитало подобные «художества» неприемлемыми, а возможно от того, что автор рисунков Анатолий Устюжанин, к тому моменту уже уволился с воинской службы и другого столь же инициативного и талантливого человека не нашлось. Так что ни один из МиГ-29 2-й аз не смог получить уникальной эмблемы. Более того, на самолетах №02 и 04 эмблемы вообще были со временем закрасены нерадивыми техниками, поленившимися во время планового восстановления ЛКП сберечь уникальный декор.

МиГ-29A бортовой №04 зав. №2960526350.

После очередного восстановления ЛКП самолет навсегда лишился уникальной эмблемы.



МиГ-29 бортовой №23 зав. №2960516793. Датой выпуска самолета значится 24 ноября 1985 года. Уже на следующий день он перелетел на аэродром «Шауляй» и поступил в состав 53-го гв. иап. В 1989 году его передали в 404-й иап. После ремонта на 121-м АРЗ, затянувшегося на 8 лет (с июня 1995 по декабрь 2003 года), истребитель попал в Астрахань.

В истории пилотажной группы «Стрижи» было несколько случаев повреждения демонстрационных самолетов. Один из них произошел еще в 1993 году при перелете на авиашоу в Малайзию через территорию Китая.

В результате столкновения с антенной одной из РЛС аэродрома

Тянь-Зинь МиГ-29 №41 повредил левое крыло.

Летчик гв. майор Олег Лазарев, находившийся в кабине, смог совершить аварийную посадку. Из-за серьезности полученных повреждений и невозможности продолжать перелет

самолет был отправлен домой на прибывшем из России грузовом Ан-124 «Руслан». Причинами случившегося можно назвать

неудовлетворительную организацию перелета китайской стороной, которая в последний момент изменила эшелон полета, что не в лучшую сторону отразилось на расходе топлива. Группа подошла к аэродрому на аварийном

остатке и тут выяснилось, что вводные данные по метеоусловиям в районе аэродрома не соответствуют реальности. Облачность составляла не 2—3 балла, как было заявлено, а 8—10 и ее нижний край опускался до 50 метров. Вариантов уйти на запасной аэродром уже не оставалось. В таких

сложнейших условиях группа садилась практически вслепую, вынырнув из облаков над самой полосой. Олег немного промахнулся мимо ВПП и насадил крылом свой МиГ на одну из антенн. Уже дома, после оценки полученного ущерба, самолет списали и передали на военную кафедру МАИ.



www.strizhi.ru

Закончился год, если можно так выразиться, серьезным авиационным инцидентом и аварией в Кубинке. 2 ноября 1999 года, во время вечернего вылета для выполнения ряда учебных задач, включавших в себя простой пилотаж, полет по маршруту и перехват воздушной цели на средней высоте, произошло столкновение двух МиГ-29 в воздухе. В роли цели выступал подполковник Геннадий Авраменко на МиГ-29 тип «9-13» с бортовым №53, атакующим был майор Вадим Шмигельский («показной» борт №40, зав. №2960530002). Оба летчика первого класса имели большой опыт эксплуатации данного типа истребителей, что в конечном итоге и помогло им с честью справиться с не штатной ситуацией.

Находясь в заданной полетной зоне, что составляло примерно 80—100 км от аэродрома базирования, летчики приступили к выполнению перехвата. Майор Шмигельский легко отыскал цель и визуально обнаружив ее по хорошо заметным огням БАНО, приступил к сближению. Как выяснилось позже, на его самолете не работал радиолокационный прицел и летчику пришлось «на глазок» определять расстояние до цели. Теплопеленгатор, установленный на МиГ-29, позволил на первой же секунде сближения захватить истребитель соперника в прицел, но захват тут же сорвался. Повторная попытка не дала желаемого результата из-за неудовлетворительных условий прицеливания. В дополнение ко всему, на «сороковке» отказал лазерный дальномер, предназначенный именно для работы на дальностях от 300 до 3000

метров и обеспечивающий точность измерения до 10 метров.

В это время борт №53 начал сбавлять скорость до 480 км/ч, на что ответной реакции не последовало и МиГ Вадима Шмигельского стал сближаться с целью еще быстрее. К тому же истребители летели на одном уровне, что противоречило требованиям безопасности. Последним сигналом, предупреждавшим о надвигающейся опасности стало встряхивание перехватчика, попавшего в спутный след от цели. Практически тут же Шмигельский увидел перед собой вспыхнувший проблисковый маяк. Уворачиваясь от столкновения, майор рванул ручку от себя влево, но было уже поздно. Правая плоскость крыла перехватчика ударила справа по стабилизатору самолета-цели.

В результате столкновения «Стриж» лишился куска консоли, вместе с концевой частью отклоняемого носка и половиной элерона, но при этом продолжая нормально лететь, сохраняя приемлемый запас устойчивости и смог совершить аварийную посадку. А вот борт №53, казалось изначально не получивший видимых повреждений, не долетел буквально несколько сотен метров до домашнего аэродрома. Уже на глиссаде самолет потерял управление и летчик в последний момент сумел воспользоваться катапультной, что и спасло ему жизнь.

Несмотря на серьезные повреждения, МиГ-29 №40 смогли восстановить. «Подбитое» крыло заменили и покрасили, после чего истребитель вернулся в состав группы.



Архив Антона Павлова

Часть 3
2000-е годы.
В новом веке...



2000•2008

Новое тысячелетие стало для многочисленной семьи МиГ-29 временем ожидания больших перемен. Заканчивая повествование об истории строевой эксплуатации «изделий 9-12», приходится констатировать, что первые восемь лет нового века, оказались весьма неоднозначными. В России наблюдались робкие попытки вдохнуть жизнь в одобренную Министерством обороны еще в начале 1997 года программу модернизации серийного фронтового истребителя МиГ-29 в многофункциональный самолет МиГ-29 СМТ поколения «4 плюс», способного поражать в том числе и наземные цели. Данная программа даже получила реальное воплощение в виде одного полностью переоборудованного серийного «двадцать девятого». Борт №2960520165, взятый, что называется, непосредственно с военного аэродрома, получил в процессе ремонта новый локализатор с фазированной решеткой, накладные топливные баки, устройства дозаправки и передачи топлива другим самолетам. Завод МАПО «МиГ» интегрировал созданные фирмой «Русская авионика» блоки в кабину истребителя, что позволило до неузнаваемости изменить интерьер рабочего места летчика. Но главное, теперь самолет оснастили высокоточным оружием «воздух-воздух» и «воздух-поверхность», повысив его эффективность в разы.

Одновременно к такой же работе приступили на 121-м АРЗ ВВС России. Вторым по счету СМТ, должен был стать борт №51 (зав. №2960518051), полученный заводом из Андреаполя. Таким обра-

зом, в стране появлялось уже два МиГ-29 идеологии СМТ. Но, по непонятным причинам программа глубокой модернизации «изделий 9-12» на этом остановилась, и как выяснилось позже, на много лет вперед. ВВС России так и не получили ни одного обновленного МиГ-29 — борт №01 продемонстрировали общественности на московском аэрокосмическом авиасалоне, после чего он затерялся в ангарах аэродрома Жуковский, а разобраный борт №51 по сей день стоит на стапелях ремзавода в Кубинке.

Анализируя отношения к авиационной технике в странах бывшего Советского Союза приходится констатировать, что пример с несостоявшейся модернизацией «изделий 9-12» в России оказался далеко не единичным фактом весьма прохладного отношения авиационных начальников самого высокого уровня к настоящему и будущему Микояновского детища. Всяческое игнорирование проблемы стремительного старения парка истребителей МиГ-29 приводило к тому, что даже на ремонт техники несколько лет подряд не выделялось никакого сколько-то серьезного финансирования.

Однако так не могло продолжаться бесконечно, и ситуация постепенно начала меняться в лучшую сторону. В прессе все чаще стали появляться сообщения о том, что Украина готовит свою собственную программу восстановления и модернизации минимум четырех десятков из имеющихся в ее распоряжении МиГ-29. Возможно, данная программа подразумевает вдохнуть новую жизнь и в «изделия 9-12».



Недостроенный корпус МиГ-29 №51 в цехе окончательной сборки 121-го АРЗ. До приостановки работ на самолете успели смонтировать штангу дозаправки топливом в полете, накладной глот с увеличенным топливным баком и тормозным щитком.



Антон Павлов

**Истребители МиГ-29
отдельной авиационной
эскадрильи Базы резерва
авиационной техники
ВВС России.**

**Аэродром «Липецк-2».
На переднем плане борт
№101 зав. №2960515389,
позади борт
№103 зав. №2960515811.**

**В процессе восстано-
вления ЛКП все самолеты
эскадрильи получили
камуфляж необычного
цвета и стиля. Кроме того
им присвоили новые трех-
значные бортовые
номера. Так, например,
борт №103 ранее
был №55.**

О необходимости ремонта парка своих «двадцать девярых» уже давно задумывались в ВВС Казахстана. Переговоры об этом велись как с Москвой, так и с Киевом. В прессе даже проскакивала информация о том, что Казахстан принял пакетное предложение от российских партнеров о ремонте МиГ-29 и МиГ-31, но по ряду причин выбор пока сделан не в пользу первой. В конце июня 2008 года на аэродром «Скнилов» приземлился Ан-124 «Руслан», из чрева которого выгрузили два МиГ-29 ВВС Казахстана. Разобранные машины перевезли на территорию местного АРЗ, где их ждали украинские специалисты — по договоренности между Казахстаном и Украиной, Львовскому предприятию предстояло в течение года осуществить ремонт десяти МиГ-29*.

Третья и самая крупная страна, обладающая более чем ста восьмьюдесятью «изделиями 9-12», Российская Федерация, долгие годы не озвучивала своих планов относительно судьбы этих истребителей. Специалисты и просто любители авиации могли лишь догадываться о том, что ждет МиГ-29 ВВС России. На какое-то время всех воодушевили заявления нового Главкома ВВС генерал-полковника Александра Зелина, взявшего курс на увеличение интенсивности полетов — истребительным полкам предписывалось летать не менее четырех смен в неделю и активно «ставить на крыло» молодежь. Перебоев с топливом уже давно не наблюдалось, и новость была воспринята с большим энтузиазмом, но вскоре выяснилось, что поддерживать такой режим достаточно сложно из-за сильного износа авиационной техники. В Астрахани и в Домне, где по-прежнему эксплуатируются исключительно боевые МиГ-29 в варианте «9-12», инженерно-технический состав буквально живет на своих рабочих местах,

пытаясь поддерживать в исправном состоянии самолеты, возраст которых превышает 20—25 лет. А если учитывать, что в новом веке число отремонтированных авиаремонтными предприятиями России «изделий 9-12» можно сосчитать по пальцам одной руки, то становится понятно — данная задача относится к разряду невыполнимых.

Приятной «неожиданностью» стала директива МО, поступившая в 2007 году в астраханский ЦБП ПВО с указанием передать на 275-й АРЗ один из своих МиГ-29. На заводе ждали борт 83 (зав. №2960516750), являвшийся единственным истребителем авиачасти, не прошедшим в свое время плановый ремонт. Самолету предстояло полноценное восстановление и исследование конструкции на предмет общего состояния после стольких лет эксплуатации. Естественно, что никто не стал противиться такому счастью. Офицеры ТЭЧ меньше чем за месяц вдохнули жизнь в машину, простоявшую до этого на земле не одну пару лет, и в июле 2007-го истребитель перегнали в Краснодар.

Уже через полтора года, 13 ноября 2008 года, отремонтированный борт №83 вернулся на домашний аэродром. После стандартной в таких случаях процедуры проверки специалистами ТЭЧ, истребитель сразу же поставили в сетку полетов. И тут выяснилось, что машина «отказывается летать» — каждый старт заканчивался тем, что после приземления самолет привозили в ТЭЧ устранять выявленные «отказы». Первое позитивное впечатление от сверкающего свежей краской и новым серо-голубым камуфляжем МиГа было явно подпорчено. Инженеры устраняли неполадки, что называется «одним взглядом», но «восьмьдесят третий» каждый раз возвращали со списком тех же проблем. Грешить на заводской недодел было нельзя, так как по всем признакам ремонт был выполнен вполне достойно и авиаторам ничего не оставалось, как обращать недовольные взоры к небесной канцелярии. Решение нашлось

* На ЛАРЗ уже выполняли заказы по ремонту авиационной техники для ВВС Казахстана, так, например, в 2008 году здесь восстановили несколько МиГ-27 и отремонтировали двигатели РД-33 для МиГ-29

весьма неординарное, не зря говорят, что каждый самолет это уникальный «живой» механизм — МиГу сменили тактические номера! Теперь он стал «двадцатым». Новый бортовой номер явно понравился истребителю и все проблемы исчезли. МиГ-29 №20 впервые после полетов оказался не в ТЭЧ, а на эскадрильной стоянке.



Виталий Еремин



Сергей Сорокин

Три фотографии, отражающие разные стадии состояния МиГ-29 с бортовым №83 из Астраханского ЦБП:
— незадолго до перелета в Краснодар на 275-й АРЗ;
— этот же полуразобраный самолет в цехе авиаремонтного завода;
— отремонтированный и сверкающий свежей краской истребитель после возвращения на домашний аэродром «Приволжский».



Виталий Еремин



МиГ-29 бортовой №01
зав. №2960518084 на стоянке 28-го гв. иап.



МиГ-29 бортовой №07 зав. №2960516534 на боевом дежурстве.



МиГ-29 бортовой №21 зав. №2960516768. Стоянка перед ТЗЧ 28-го гв. иап

Три оставшиеся в Андреаполе МиГ-29 «изделие 9-12» с бортовыми номерами 01, 07 и 21, никогда не преподносили своим техниками таких «сюрпризов», вели себя более понятно и прогнозируемо. Своевременно проводимые регламентные работы позволяют успешно эксплуатировать их до настоящего времени и лишь изношенное лакокрасочное покрытие показывает, какая из машин привлекается на полеты чаще других. Надо признать, что восстановление презентабельного внешнего вида истребителей явно не считается приоритетным пунктом в списке необходимых действий по поддержанию гвардейских МиГов в исправном состоянии. Максимум, на что могут рассчитывать самолеты, это локальные подкраски, не устраняющие проступившую из под стершегося камуфляжа грунтовку. Зато нашлось время и краска для частичной смены на «двадцать девярых» цвета бортовых номеров. Если начиная с 1994 года все самолеты в Андреаполе имели на воздухозаборниках цифры белого цвета в синей окантовке, то теперь «летающие» машины получили синие бортовые номера, плюс их дублиры с внешних сторон килей, белого цвета в 3/4 от стандартного размера.

С подачи заместителя командира полка по воспитательной работе, подполковника Евгения Таджикиева, полковые художники вспомнили о славном прошлом своей части и в конце 2003 года на витраже, при входе в штаб, появилась новая эмблема 28-го гвардейского Ленинградского ор-

дена Кутузова истребительного авиационного полка. Рисунок демонстрировал парящего на фоне шеврона из российского флага двуглавого орла, с мечом и щитом в лапах. На щите нанесён номер полка и красная звезда, внизу под орлом изображено восходящее солнце, а справа от него шпиль Петропавловской башни с кораблем-флюгером на наконечнике. В качестве эксперимента и в дополнение к новым бортовым номерам, эмблему даже нанесли на правый борт в районе дублирующего ПВД нескольких «летающих» самолетов 1 аз. Окончательным «штрихом» к обновленному образу стали, отражающие регалии полка, гвардейский знак и орден Михаила Кутузова (левый борт, под козырьком кабины). Прodelанная работа понравилась как техническому, так и летному составу полка и к концу лета 2005 года еще несколько самолетов обеих эскадрилий обзавелись подобными рисунками, в том числе и все «изделия 9-12». Правда «ноль первый» борт до сих пор имеет усеченный вариант декора, так как полковую эмблему ему почему-то не нанесли.

Возвращаясь к самому началу века, отметим очередное изменение в системе и структуре обучения российских курсантов, выбравших для себя истребительную авиацию в качестве профессии. Начиная с 2000 года прославленное Борисоглебское ордена Ленина Краснознаменное ВВАУЛ им. В.Чкалова, переформированное с 1990 по 1997 годы в Борисоглебский учебный авиационный центр подготовки летного состава (УАЦ ПЛС) им. В.П.Чкалова прекратило выпускать из своих стен будущих летчиков подготовленных на МиГ-29. Соответственно, 160-й уап окончательно лишился всех имевшихся в его распоряжении МиГов, переквалифицировавшись исключительно на штурмовики Су-25 и учебные Л-39.

Но, как известно, «святая место пусто не бывает» и вот уже постановлением Правительства Российской Федерации от 10 мая 2001 года, приказом Министра обороны РФ № 278 от 23 июня 2001 года к Краснодарскому военному авиационному институту присоединены Армавирский и Балашовский военный институт. Краснодарский ВАИ становился по сути единственным головным ВУЗом ВВС РФ, готовящим военных летчиков. При этом теоретическая подготовка курсантов осуществляется непосредственно в Краснодаре, а летное обучение было возложено на несколько учебных авиационных полков. Одним из них стал 713-й уап расположенный в Армавире. Основу его матчасти, помимо Л-39, составили МиГи выведенные из состава Борисоглебского УАЦ и хотя к тому моменту среди них уже не было «изделий 9-12», но все равно периодически полк заимствовал эти машины у соседей из Куцевки.

Интересно, что по плану на 2001 год перед 713-м полком стояли задачи по обучению всего 10 курсантов 5-го курса на самолетах МиГ-29 со

Антон Павлов



Эмблема 28-го гвардейского Ленинградского ордена Кутузова истребительного авиационного полка.

Антон Павлов



Помимо эмблемы, большинство истребителей МиГ-29 28-го гв. иап получили отображающие регалии полка знаки «гвардия» и «орден Кутузова».

средним общим налетом на одного курсанта в 40 часов и 18 часов самостоятельно. Несмотря на то, что по объективным причинам полностью данных показателей добиться не удалось, Государственный экзамен все летчики смогли сдать на средний балл «отлично».

Буквально через пару лет число молодых летчиков, ежегодно направляемых училищем в авиационные полки, возросло более чем в два раза и впервые за многие годы план их подготовки был выполнен на 100% — налет курсантов при норме в 4710 часов составил 4723 часа.

МиГ-29Б бортовой №44 зав. №2960522999, принадлежащий Куцёвскому уап на аэродроме Армавирского авиационного центра. Данный истребитель прозван техсоставом «Капитошкой» за веселый рисунок белого цвета, по форме напоминающий известного мультипликационного персонажа, и скрывающий банальную царяпину на конусе обтекателя РЛС.



Архив Антона Павлова

МиГ-29, принадлежащий Харьковскому институту ВВС Украины. Во внешнем облике истребителя угадывается образ самолета, якобы принадлежавшего знаменитой пилотажной группе «Українські Соколи», однако это не так — у Соколов никогда не было «изделий 9-12» в демонстрационной окраске.

Ну а что же новый век дал многочисленной армии Украинских МиГ-29? Складывалось впечатление, что стагнация прекратилась и в руководстве ВВС появилось понимание необходимости возрождения стремительно угасающей авиации. В начале века постановлением Кабинета Министров Украины от 3 июня 2000 года с целью усовершенствования системы подготовки офицерских кадров для Вооруженных Сил Украины на базе факультета подготовки младших специалистов Киевского института ВВС создан Васильковский колледж Военно-Воздушных Сил. Для полноценного обучения курсантов в Васильков передали несколько типов авиационной техники: 2 Л-39, 3 Су-24, 1 Су-27, 1 Су-25, 1 МиГ-23М. На учебном аэродроме нашлось место и для героя этой книги, колледж получил два МиГ-29, один из которых (борт № 46) передал соседний истребительный полк. Соседство с боевым авиационным полком, оснащенным к тому же знаменитыми МиГ-29, бе-

зусловно стимулировало в молодых курсантах желание лучше узнавать матчасть, а гул взлетающих над головами машин не давал забыть о важности выбранной профессии.

Еще два МиГ-29 «изделие 9-12» передали из Бельбека в Харьков. Начиная с 1958 года здесь находится Харьковское высшее военное авиационное инженерное краснознаменное училище. После обретения Украиной независимости, Приказом Министра обороны Украины № 133 от 26.06.92г. и постановлением Кабинета Министров от 16.08.1992г. № 490 был создан Харьковский институт летчиков ВВС Украины. Составной частью ХИЛ ВВС стал факультет общей авиационной подготовки, который основали на базе Харьковского высшего военного авиационного инженерного училища. Реорганизации и переименования на этом не завершились. В 2000 году согласно постановлению Кабинета Министров Украины с 3.07.2000 года на базе Харьковского института летчиков ВВС Украины и Киевского института ВВС Украины было создано единое высшее военное учебное заведение — Харьковский институт Военно-Воздушных Сил, в состав которого вошел инженерно-авиационный факультет.

Как уже было сказано выше, на учебный аэродром этой новой/старой структуры из Бельбека прибыли истребители с бортовыми номерами 22 (зав. №2960515104) и 28 (зав. №2960520160). Произошло данное событие в сентябре 2003 года, причем прибывшая техника сменила имевшиеся тут ранее МиГ-29 №70 и №71. Новичков распределили на разные стоянки и включили в учебно-воспитательный процесс. Скорее всего, именно его воспитательная часть была возложена на 28-й борт, который через некоторое время определили в «Українські Соколи» и выкрасили в патристичные желто-синие цвета, аналогичные тем, что но-



МиГ-29 бортовой №22, принадлежащий Харьковскому институту ВВС Украины.



сила до забвения знаменитая пилотажная группа. При ближайшем рассмотрении 22-го МиГа, опытный глаз определял в нем экс-04-й борт из расформированного «сотога» корабельного авиаполка. Причем, для такого утверждения не обязательно было открывать формуляр истребителя, дело в том, что в носовой части фюзеляжа у него отчетливо просматривались нарисованные на аэродроме Саки, и плохо покрашенные в Бельбеке флаги ВМФ Украины.

Старые и заслуженные МиГ-29 №70 и 71 ждала совершенно разная судьба — первый списали и порезали на металл, а второй передали в коллекцию Луганского музея авиационной техники.

В Луганске обрел заслуженный отдых в качестве музейного экспоната еще один «двадцать девятый», скорее всего единственный, сохранивший уникальную зелено-коричневую окраску. К сожалению, в процессе передачи самолета в музей его формуляр был утерян и сейчас доступными способами практически невозможно восстановить боевой путь этой машины. Но скорее всего на истребителя с бортовым №04 (зав. №2960507967)

когда-то летали летчики из подмосковной Кубинки или белорусской Росси, затем его передали в Киевское авиационное училище, откуда он и попал на свое сегодняшнее место.

МиГ-29 бортовой №70 (970), на стоянке Харьковского института летчиков ВВС Украины.



Уникальные экспонаты Луганского музея авиации — единственный МиГ-29 бортовой №04, сохранивший зелено-коричневую камуфляжную окраску и МиГ-29 бортовой №71 (971), принадлежавший когда-то ММЗ им А.И.Микояна.



Антон Павлов

Стоянка хранения МиГ-29 из состава расформированного 85-го гв. иап на украинском аэродроме «Старокостантинов». Среди собранных здесь истребителей есть одна машина, полученная не из Германии, а прибывшая в полк из Львова после ремонта. Это МиГ-29 бортовой №35 (синий) зав. №2960509175. Самолет не удостоился гвардейского знака, как остальные МиГи, но в отличие от всех имеет покрашенные в цвета национального флага рули направления.

После прохождения капитального ремонта на Львовском АРЗ МиГ-29 бортовой №23 зав. №2960515111 получил новую камуфляжную окраску и лишился эмблемы 92-го иап «гепард». Аэродром «Васильков».

Возможно, судьба стать со временем памятником или учебными пособиями ждет МиГи из Старокостантинова. В двадцать первом веке для 85-го гвардейского иап не нашлось места в составе украинских ВВС и 30 ноября 2003 года его расформировали. И это несмотря на то, что данный полк первым в истории независимой Украины выполнил успешную посадку своих МиГ-29 на участке автомобильной дороги «Ровно — Львов», участвовал в первом воздушном параде над городом Киев и вообще считался одним из самых лучших. Часть самолетов успели вывезти на ремонт во Львов (именно вывезти, потому как своим ходом перелететь они были уже не способны), оставшиеся тринадцать машин, с честью послуживших сначала СССР, а за тем и независимой Украине, теперь стоят под открытым небом на территории

местной ТЭЧ и не первый год ждут решения своей участи. Среди бедолаг оказались и наши старые знакомые — борт №26 и №30. Нарисованные на них гепарды до сих пор выглядят так, будто они запрыгнули на самолеты не два десятка лет назад, а вчера и теперь ждут, когда снова смогут взмыть в небо вместе со своими хозяевами.

«Изделия 9-12» из Василькова тоже давно не поднимались в небо, крайний раз на полетах они были замечены в 2001 году. Знаменитый «Леонид Быков» уже передал право носить гордое имя другому истребителю, на этот раз им стал МиГ-29 «изделие 9-13». Зубастик с бортовым №22 выработал свой ресурс и сейчас пылится в одном из железобетонных укрытий, оставшихся от МиГ-25. Перечислять причины, почему все остальные «двадцать девятые» стоят на земле, нет смысла.



Сергей Полсуевич

Но не все и не у всех было плохо. Например, истребительное авиационное крыло, базирующееся в Ивано-Франковске, а именно так с 2002 года стал именоваться в Украине экс-114-й иап* имеет в своем распоряжении шестнадцать отремонтированных МиГ-29 в варианте «9-12». Авиакрыло эксплуатирует МиГ-29 всех типов и возрастов, так например, истребители номер 63 и 29 имеют десятизначный заводской номер, начинающийся с цифр 03905, показывающий, что они выпущены в числе самых первых серийных еще на заводе «Знамя Труда» и возможно, именно они начинали свой боевой путь в Липецке. Есть и менее раритетные, но тоже весьма старые МиГи, которые наравне с более молодыми машинами активно привлекаются как к рядовым полетным сменам, так и к возобновившимся масштабным

* После вывода из Чехословакии 114-й иап принял матчасть от расформированного 145-го иап



Владимир Сикорский



Истребители из Ивано-Франковска:
МиГ-29 бортовой №08
зав. №2960518478.
Первоначально самолет принадлежал 85-му гв. иап, где имел тот же бортовой номер.
МиГ-29 бортовой №17
зав. №2960518478.
Первоначально самолет принадлежал 100-му киап, где имел бортовой №91. После передислокации в Саки самолет получил бортовой №09.



Артем Старков

Владимир Сикорский

МиГ-29 бортовой №24
зав. №2960518763,
аэробаза «Ивано-Фран-
ковск» ПВО Украины. Пер-
воначально истребитель
принадлежал 85-му
гв. иап (бортовой №34) и
в 1991 году был выведен
в Староконстантинов.
В 1995 году самолет про-
шел капитальный ремонт
на Львовском АРЗ, где
сохранил бортовой №34 и
новый серо-зеленый
камуфляж. После
поступления в 114-й иап
истребителю присвоили
новые бортовые
номера, белого цвета
с желтой окантовкой.



Владимир Сикорский



Этот же истребитель,
но уже после
восстановления ЛКП
в 2005 году. Необычная
окраска получена
в условиях ТЭЧ.
Обратите внимание,
что все радиопрозрачные
обтекатели антенн, кроме
конуса РЛС, окрашены
белой краской.
Аэродром «Бельбек».



Артём Старков

Стоянка хранения авиационной техники на аэродроме «Ивано-Франковск».



учениям (в том числе включающих в себя переба- зирование на другие аэродромы). В последние го- ды в полетах участвуют истребители №02, 08, 16 и 24, сменившие отправленные «на покой» маши- ны №15, 17 и 29. Причем, активная эксплуатация уже успела отразиться на внешнем виде некото- рых из МиГ-29 особенно заметно. Например 24-й борт с недавних пор сменил заводской камуф- ляж, полученный во время ремонта на Львовском АРЗ, на новую и весьма неординарную окраску. Техник самолета выкрасил все верхние горизон- тальные поверхности фюзеляжа темно-зеленым цветом, и лишь кили истребителя остались напо- ловину серыми. Некоторая часть «изделий 9-12» хранится на аэродроме «Ивано-Франковск» в за- консервированном состоянии и ждет своего часа или используется в качестве источника запчастей.

В 2003 году зачехлили и отправили на покой бело-голубые МиГи знаменитых «Стрижей». ОКБ «МиГ» преподнесло летчикам из подмосковной Кубинки подарок, подготовив под нужды пило- тажников четыре МиГ-29 «изделие 9-13» и две «спарки». Сменились не только машины, но и «фирменная» окраска самолетов элитной пило- тажной группы. Теперь в ней присутствует стили- зованное изображение расправившего крылья «стрижа» и преобладают бело-сине-красные цве- та государственного флага России. Старые истре- бители №40, 42, 43, 44, 46 и 48 хоть и перестали подниматься в небо, но по-прежнему остаются в составе 237-го гвардейского ЦПАТ и мирно спят на стоянке 3-й аз.

Неудивительно, что зрители привыкли видеть «Стрижей», выступающих именно на своих ярких и запоминающихся истребителях. Везде и всегда, даже за границей, они показывают свою програм- му исключительно на собственных МиГ-29. Но в

любом правиле есть исключение и таковым ис- ключением, является ставший уже традиционным воздушный праздник, посвященный юбилеям 14-й Армии ВВС и ПВО России, проводимый на новосибирском аэродроме «Толмачево». По изве- стным одному командованию причинам, в 2002 и 2005 годах летчики из Кубинки крутили пилотаж не на своих истребителях, а на строевых МиГ-29 из Домны. Не стоит обсуждать причины данного решения. Хотя возможно они связаны с желанием продлить ресурс демонстрационных машин, но факт остается фактом и расстояние от Чкаловско- го до Новосибирска «Стрижи» преодолевают на комфортабельном Ту-154, а им навстречу своим ходом летят «зубастые» МиГи.

И в 2002, и в 2005 годах, офицеры ИАС из За- байкалья особенно тщательно и готовили свои машины для долгого перелета и ответственного выступления. Стараясь улучшить аэродинамику истребителей, с них даже снимали все пилоны, и МиГи оба раза оправдывали ожидания. Хотя не обходилось без курьезов. Не стоит говорить, о том что зрители, пришедшие на праздник, под- сознательно желали видеть в небе самолеты в де- монстрационной раскраске. Недоумение, вызван- ное тем, что над ними появлялись обычные «се- ренькие» МиГ-29 быстро забывалось, как только летчики показывали солидный и групповой пило- таж, а также раскрывали перед собравшимися уникальные возможности МиГ-29. Но в 2007 году истребители, перегнанные из Домны, удивили своей раскраской даже видавших виды военных летчиков 237-го ЦПАТ. Боевые самолеты №11, 24, 27, 40 и 44 предстали в качественно обновленном серо-зеленом камуфляже, с характерными для полка «акульими пастями»... и ярко-голубыми обтекателями антенн. Контраст был столь заметен

**Завораживающее
зрелище одновременного
взлета звена МиГ-29.
Аэродром «Толмачево».**





Антон Павлов

МиГ-29 бортовой №40
зав. №2960516785 на
аэродроме «Толмачево».
Обратите внимание, что
у самолета жаропрочная
накладка пушки
нового образца.

Летчики АГВП «Стрижи»
пилотируют истребители
120-го гв.иап №24
зав. №2960515832
(правый ведомый
гв. п-к Игорь Соколов)
и №27 зав. №2960515833
(хвостовой ведомый
гв. п-к Виктор Селютин)
в небе над поселком
Толмачево.



Антон Павлов

и ошеломляющ, что поначалу летчики пилотажной группы Николай Дятел, Геннадий Авраменко, Виктор Селютин, Игорь Соколов, Валерий Морозов и Денис Кузнецов даже не знали, как реагировать — от строевой авиационной техники такого никто не ожидал. Оказалось, что снабженцы напутали и прислали в полк несколько бочек радиопрозрачной краски не того цвета. В эти же дни в часть поступил приказ подготовить технику к выступлению на празднике, и времени на обмен уже не было. Так что красили обшарпанные элементы обшивки чем пришлось. Надо признать, что на качестве выступления это ни как не отразилось и «ромб» «Стрижей» отработал программу на 100%!

За восемь лет нового века с «изделиями 9-12» не произошло ни одного сколько-то значимого летного происшествия и казалось что так будет и дальше. Но завершить рассказ на позитивной ноте, как это планировалось, не удаётся. Всплеск неприятностей пришелся на конец 2008 года и

МиГ-29 бортовой №44
зав. №2960518464 на
площадке статической
выставки авиационной
техники. Аэродром
«Толмачево». Самолет
первоначально
принадлежал 33-му иап,
потом 28-му гв. иап
и после ремонта на 121-м
АРЗ поступил в Домну,
где получил бортовые
номера сданного
в ремонт «знаменитого»
по угону в Турцию
44-го борта
зав. №2960516503.



Антон Павлов

связан с одной аварией и одной катастрофой, произошедших менее чем за два месяца в Читинской области.

17 октября при выполнении плановых полетов с аэродрома Домна в 10-45 МСК произошла авария МиГ-29 с бортовым №11 (зав. №2960516754). Военный летчик третьего класса — Михаил Полозов, смог успешно катапультироваться из неуправляемой машины на высоте примерно 1800 метров. Как показало проведенное расследование, авария была вызвана отказом одного из гидравлических бустеров системы управления истребителем. Машина упала на остров, расположенный в русле реки Ингода между селами Черемхово и Хадакта, практически полностью погрузившись в заболоченный берег.

А 5 декабря, во время выполнения учебно-тренировочного воздушного боя, произошла катастрофа МиГ-29 этого же полка, с бортовым №55 (зав. №2060516773). Самолет упал в 5-12 по московскому времени, в 700 метрах северо-западнее поселка Ингода Читинского района. Военный летчик второго класса, заместитель командира авиационной эскадрильи подполковник Валерьян Копарев погиб, даже не успев воспользоваться средствами спасения.

Как показало время, шансов на иной исход у него не было. Попытка восстановить последовательность произошедшего по скудным рассказам коллег погибшего летчика и информации, прошедшей в СМИ, рисует следующую картину: высота около 750 метров, скорость примерно 830 км/ч, истребитель №55 входит в косую петлю (атака на косой). Перегрузка, действовавшая на летчика, составляет около 4 единиц. В это время происходит разрушение конструкции киля и последовавший вслед за ним неминуемый обрыв шлангов гидросистем, резкое падение давления в гидросистеме. Оба стабилизатора на самолете Валерия скорее всего тут же переложились носками вниз, после чего произошло скачкообразное увеличение перегрузки примерно до 30—40 единиц. Человек такое выдержать не может. Самолет примерно за 3 секунды выполняет «кульбит», т.е. полное вращение вокруг поперечной оси. Находящийся в кабине другого МиГ-29 командир полка видит, что в один из моментов, после фигуры самолет повел себя совершенно неестественно, командует несколько раз летчику катапультироваться. Реакции никакой. На перегрузке 25 единиц примерно на 3—4 секунде перестает писать «Тестер» (из-за потери работоспособности, которая как раз и сохраняется до перегрузки около 25 ед.). Далее его работоспособность восстанавливается и он пишет, что скорость самолета составляет примерно 60 (шестьдесят!) км/ч, штурвал, опускание носа, переход в пикирование и столкновение с землей...

Будем жить!



Архив Антона Павлова



Антон Павлов



Архив Владимира Домовцева

МиГ-29 №11 из Забайкалья на аэродромах «Домна» и «Толмачево». Самолет потерян в аварии, произошедшей 17.10.08.

Правый киль МиГ-29 бортовой №55 из 120-го гв. иап., разрушение которого повлекло за собой катастрофу произошедшую 5.12.08.



Александр Васильев

Авиационные части ВВС Советского Союза, оснащенные самолетами МиГ-29 «изделие 9-12» и расположенные на территории СССР в период с 1983 по 1992 г. включительно				
НОМЕР ПОЛКА	ПОЛНОЕ НАЗВАНИЕ	НОМЕР В/Ч	ДИСЛОКАЦИЯ	ПОЗЫВНОЙ
18	Центр боевого применения истребительной авиации ПВО	03149	Красноводск	н.д.
53	гвардейский Волгоградский орденов Ленина и Александра Невского истребительный авиационный полк	06935	Шауляй	Донской
86	гвардейский Краснознаменный Борисовский, ордена Суворова III степени истребительный авиационный полк (морской)	06858	Маркулешты	Сойга
91	инструкторский истребительный авиационный полк	23251	Липецк	Ворсовка
92	Краснознаменный истребительный авиационный полк	35561	Мукачево	Призовой
100	инструкторский/корабельный истребительный авиационный полк	45782	Саки-4	
115	гвардейский Оршанский, орденов Кутузова, Александра Невского и Красного Знамени истребительный авиационный полк	29693	Кокайды	Островной
145	истребительный авиационный полк	23323	Ивано-Франковск	Избранный
176	Берлинский Краснознаменный истребительный авиационный полк	42080	Миха-Цхакая	Руслан
234	гвардейский Краснознаменный Проскуровский орденов Кутузова и Александра Невского истребительный авиационный полк	54876	Кубинка	Правдивый
404	Таллинский ордена Суворова III степени истребительный авиационный полк	54849	Орловка	Спартак
715	учебный авиационный полк подготовки летчиков иностранных государств	64207	Луговая	Ангара
760	инструкторский истребительный авиационный полк	23535	Липецк-2	
927	Кенигсбергский Краснознаменный ордена Александра Невского авиационный полк истребителей-бомбардировщиков	55782	Береза-Карпусская	Радиальный
968	Севастопольский Краснознаменный ордена Суворова истребительный авиационный полк	35444	Россь	Сталевар
1521	Авиационная база/центр боевого применения	19194	Мары-1	Кубань

* Информация, использованная в приложениях, взята исключительно из открытых публикаций Российских и иностранных СМИ, а также из сети Интернет.

**Авиационные части ВВС Советского Союза,
оснащенные самолетами МиГ-29 «изделие 9-12» и расположенные на территории ГСВГ/ЗГВ,
в период с 1986 по 1994 г. включительно**

НОМЕР ПОЛКА	ПОЛНОЕ НАЗВАНИЕ	НОМЕР В/Ч	ДИСЛОКАЦИЯ	ПОЗЫВНОЙ
31	гвардейский Никопольский Краснознаменный ордена Суворова истребительный авиационный полк	56147/57669	Фалькенберг	Байкал
33	истребительный авиационный полк	80605	Виттшток	Газовый
35	авиационный полк истребителей-бомбардировщиков	79877/83163	Цербст	Каретный
73	гвардейский Волгоградско-Венский Краснознаменный ордена Богдана Хмельницкого истребительный авиационный полк	57695	Кёттен	Земельный
85	гвардейский Краснознаменный ордена Богдана Хмельницкого II степени Севастопольский истребительный авиационный полк	57720	Мерзебург	Мускат
773	истребительный авиационный полк	59504/59579	Дамгартен	Соболь (Мелодрама)
968	Севастопольский Краснознаменный ордена Суворова истребительный авиационный полк	12304	Альтенбург	Пропан

* Информация, использованная в приложениях, взята исключительно из открытых публикаций Российских и иностранных СМИ, а также из сети Интернет.

Приложение 3.*

ЛП, аварии и катастрофы серийных самолетов МиГ-29 «изделие 9-12» в строевых полках ВВС СССР/СНГ.			
дата	полк эксплуатант/ аэродром	заводской/ бортовой номер самолета	Летчик
04.02.84	91-й ииап/Липецк-2	н.д.	старший инспектор-лётчик, военный лётчик-снайпер полковник Корешков Александр Александрович
07.02.84	234-й гв.иап/Кубинка	н.д.	летчик-испытатель НИИ ВВС полковник Лотков Владимир Александрович
05.07.85	234-й гв.иап/Мачуличи	н.д.	заместитель командира полка
03.10.86	91-й ииап/Липецк-2	н.д.	военный летчик 1-го класса, зам.командира эскадрильи майор Шелыганов Петр Васильевич
14.11.86	234-й гв.иап/Кубинка	н.д.	военный летчик 2-го класса гв.капитан Ильин Сергей Константинович
XX.08.86	145-й иап/Ивано-Франковск	н.д./04 белый	н.д.
20.08.87	85-й гв.иап/Мерзеберг	н.д./11 синий	военный летчик гв.ст.лейтенант Ноздрачев П.
XX.12.87	33-й иап/Виттшток	н.д./01 белый	командир полка, военный летчик 1-го класса полковник Глухов

* Информация, использованная в приложениях, взята исключительно из открытых публикаций Российских и иностранных СМИ, а также из сети Интернет.

обстоятельства и причины	исход
Столкновение с землей в ходе выполнения правого виража. Выход истребителей на запредельно большие углы атаки, повлекший за собой обратную реакцию по крену.	летчик средства спасения не использовал, погиб/самолет сгорел
Столкновение с землей в ходе выполнения левого виража в показательном полете. Выход истребителей на запредельно большие углы атаки, повлекший за собой обратную реакцию по крену.	летчик средства спасения не использовал, погиб/самолет сгорел
Летчику, выполнявшему в составе группы фигуру высшего пилотажа «Тюльпан», не хватило высоты для вывода в горизонтальный полет теряющего управление самолета. Причиной аварии явился отказ механизации носков крыла.	летчик катапультировался/самолет сгорел
Демонстрационный полет, во время которого самолет вышел на режим обратной реакции по крену при выполнении нисходящей петли с превышением допустимого угла атаки. Попытка уменьшения угла атаки привела к увеличению тангажа с 40 до 55 градусов, что не позволило вывести истребитель в горизонтальный полет.	летчик средства спасения не использовал, погиб/самолет сгорел. На КДП погибло 9 чел., 54 чел. ранено, в т.ч. зам. главного конструктора ОКБ им. А.И.Микояна
При возвращении на аэродром летчик допустил недисциплинированные действия, в результате чего его машина столкнулась с землей.	летчик средства спасения не использовал, погиб/самолет сгорел
Во время полета в зоне произошло столкновение в воздухе с МиГ-21. МиГ-29 получил серьезные повреждения, но благодаря грамотным действиям летчика и РП машину удалось спасти.	летчик средства спасения не использовал, жив/самолет имеет повреждения
Во время учебного воздушного боя на малых высотах летчик выполнявший роль цели упустил контроль за высотой и ввел самолет в переворот с высоты примерно 800 метров, думая что высота была примерно на 1000 метров больше. В угле пикирования 90 градусов обнаружил ошибку и успел катапультироваться. Причина в слабой подготовке летчика.	летчик катапультировался/самолет сгорел
На начальном этапе разбега самолета, летчик допустил грубую ошибку, в результате чего шасси самолета были убраны еще до отрыва истребителя от полосы. Машина продолжила движение по бетону, опираясь на воздухозаборники и капоты двигателей. Наблюдая возникновение пожара и в виду опасности ситуации, руководитель полетов дал команду на катапультирование.	летчик катапультировался/самолет списан

22.09.88	100-й киап/Кульбакино	н.д.	заместитель аз по политчасти, военный летчик 1-го класса, майор Юзвешин С.А.
07.02.89	968-й иап/Россь	н.д./27 оранжевый	командира полка, военный летчик 1-го класса полковник Дроздов С.И
25.05.90	86-й гв.иап/Маркушты	н.д.	командир 2-й эскадрильи гв.подполковник Гидик А.П.
XX.XX.90	773-й иап/Дамгартен	н.д.	военный летчик Александр Плешаков
27.03.91	234-й гв.иап/Кубинка	2960530017/45 синий	военный летчик 1-го класса, гв.майор Алексей Шерстнев
27.03.91	234-й гв.иап/Кубинка	2960526305/51 синий	военный летчик 1-го класса, гв.капитан Александр Каташинский
03.06.93	120-й иап/Домна	2960515809/08	военный летчик 1-го класса командир эскадрильи майор Кривошапко Владимир Евгеньевич
03.06.93	120-й иап/Домна	2960516508/46	военный летчик 1-го класса, заместитель командира полка по летной подготовке подполковник Рубель Вячеслав Иванович

* Информация, использованная в приложениях, взята исключительно из открытых публикаций Российских и иностранных СМИ, а также из сети Интернет.

<p>Во время полета по маршруту на средних высотах с выполнением бомбометания по надводной освещенной цели, произошло столкновение с водной поверхностью.</p> <p>Причиной считается неудовлетворительная подготовка летчика к полету в ночных условиях и, как следствие, ошибка в пилотировании.</p>	<p>летчик средства спасения не использовал, погиб/самолет затонул</p>
<p>Во время выполнения одной из фигур, на высоте 2000 метров, произошло разрушение правого киля, приведшее к непарируемому самопроизвольному вращению самолета.</p> <p>Причиной происшествия стал предварительный надрыв полки корневой нервюры, возникший в результате столкновения в полете 7 сентября 1988 года двух истребителей.</p>	<p>летчик катапультировался/самолет сгорел</p>
<p>Во время выполнения пилотажа на предельно малой высоте над точкой самолет столкнулся с землей. Причиной послужило возникновение братной реакции по крену и, как следствие, потеря управления машиной.</p>	<p>летчик средства спасения не использовал, погиб/самолет сгорел</p>
<p>Столкновение с землей в ходе вылета по боевой тревоге в составе дежурной группы.</p> <p>Потеря работоспособности на большой высоте. Летчик запрашивал снижение, докладывал об ухудшении самочувствия.</p>	<p>летчик средства спасения не использовал, погиб/самолет сгорел</p>
<p>Столкновение в воздухе в процессе учебно-тренировочного полета по отработке групповой слетанности. В момент смены формации из «ромба» в «крест» летчик не выполнил команду ведущего отойти и напоролся на киль «встававшего» на его место другого истребителя. В результате тарана самолет получил повреждения, не предполагающие продолжения полета — оба двигателя вышли из строя и была надломлена носовая часть фюзеляжа. Летчик продолжал пилотирование до момента, пока скорость самолета не приблизилась к нулевой отметке, после чего катапультировался на высоте 2400 метров.</p>	<p>летчик катапультировался/самолет сгорел</p>
<p>Столкновение в воздухе в процессе учебно-тренировочного полета по отработке групповой слетанности. В момент смены формации из «ромба» в «крест», выполняя команду ведущего, летчик сместил свой истребитель согласно новому плану строя. Но не успел закончить перестроение, так как протаранил другой истребитель от хвоста до конуса, стесав при этом себе законцовку правого киля и деформировав хвостовую часть корпуса. Несмотря на полученные истребителем повреждения, летчик смог продолжить пилотирование и посадил аварийный МиГ на домашнем аэродроме.</p>	<p>летчик средства спасения не использовал, жив/самолет имеет повреждения, списан</p>
<p>Ночью при полете по маршруту в качестве самолета-цели на этапе наведения на его самолет истребителя-перехватчика произошло столкновение двух истребителей. Самолет-цель получил небольшое ускорение, после чего сразу перешел в пикирование.</p>	<p>летчик катапультировался/самолет сгорел</p>
<p>Ночью, при полете на отработку атак воздушных целей на средних и больших высотах, произошло столкновение двух истребителей.</p> <p>Летчик самолета-перехватчика потерял визуальный контроль за самолетом-целью и столкнулся фонарем кабины своего самолета с его хвостовой частью.</p>	<p>летчик погиб при столкновении/самолет сгорел</p>

15.09.93	33-й иап/Виттшток	2960520565/20 белый	военный летчик 1-го класса майор Николай Стариков
22.08.95	120-й иап/Домна	2960515816/30	военный летчик 1-го класса капитан Сипливец Александр Григорьевич
04.03.96	120-й иап/Домна	2960515817/09	военный летчик 1-го класса, командир звена майор Ершов Владимир Анатольевич
04.03.96	120-й иап/Домна	2960516520/н.д.	военный летчик 3-го класса капитан Тяпков Анатолий Владимирович
14.10.96	600 гв.АБ/Талды-Курган	н.д.	н.д.
25.09.98	120-й гв.иап/Домна	2960507650/36	военный летчик 3-го класса капитан Егоров Владимир Владимирович
02.11.99	237 Гв.ЦПАТ/Кубинка	2960530002/40 белый	военный летчик 1-го класса, майор Вадим Шмигельский

Резкая потеря высоты и столкновение с землей в ходе выполнения учебно-тренировочного полета.	летчик катапультировался/ самолет сгорел
Днем, в ПМУ, во время тренировочного полета на групповой пилотаж, летчик допустил ошибочные действия, повлекшие значительные трудности с управляемостью самолетом. В результате произошло столкновение с землей в нескольких метрах от ВПП. Причиной явилось нарастание крена и резкая потеря высоты на вираже при роспуске перед заходом на посадку.	летчик средства спасения не использовал, погиб/ самолет сгорел
После взлета парой и занятия зоны пилотажа в полетом порядке «правый пеленг» летчики приступили к выполнению упражнения на групповую слетанность. На 9 й минуте полета при выводе из горки ведомый, пытаясь установить заданный полетный порядок, допустил опасное сближение с ведущим и оказался слева от него, не доложив ему об этом. Ведущий при выводе из горки, не наблюдая ведомого и не убедившись в выдерживании им своего места в строю, ввел самолет в левый разворот для доворота на маяк РСБН. В результате таких действий произошло столкновение самолетов в воздухе.	летчик катапультировался/ самолет сгорел
После взлета парой и занятия зоны пилотажа в полетом порядке «правый пеленг» летчики приступили к выполнению упражнения на групповую слетанность. На 9 й минуте полета при выводе из горки ведомый, пытаясь установить заданный полетный порядок, допустил опасное сближение с ведущим и оказался слева от него, не доложив ему об этом. Ведущий при выводе из горки, не наблюдая ведомого и не убедившись в выдерживании им своего места в строю, ввел самолет в левый разворот для доворота на маяк РСБН. В результате таких действий произошло столкновение самолетов в воздухе.	летчик катапультировался/ самолет сгорел
Столкновение с землей в 300—400 м от ВПП из-за потери управления на малой высоте при возвращении с авиасалона «Алматы азроспейс - 96».	летчик средства спасения не использовал, погиб/ самолет сгорел
Через 1 мин. 42 с после взлета для выполнения упражнения «Полет на разгон до сверхзвуковой скорости и на потолок самолета» в процессе набора высоты на максимальном режиме работы двигателей произошел пожар левого двигателя. Летчик доложил о случившемся и по команде РБЗ прекратил задание, начал выполнение маневра для захода на посадку. Через 3 мин. 24 с. после взлета на произошел отказ общей гидросистемы, о чем летчик доложил: «Выбило общая — гидро». После этого началось энергичное вращение самолета влево с потерей высоты из-за отказа системы управления в результате перегорания тяги управления левым стабилизатором. На запросы ГРП летчик не отвечал. На дальности 10 км от аэродрома метка самолета с экранов РЛС пропала.	летчик средства спасения не использовал, погиб/ самолет сгорел
Во время ночного вылета на учебный перехват произошел таран одного самолета другим. В результате столкновения «перехватчик» лишился куска консоли, вместе с концевой частью отклоняемого носка и половиной элерона, но при этом самолет продолжал нормально лететь, сохраняя запас устойчивости и смог совершить аварийную посадку.	летчик средства спасения не использовал, жив/ самолет имеет повреждения

* Информация, использованная в приложениях, взята исключительно из открытых публикаций Российских и иностранных СМИ, а также из сети Интернет.

Серийные доработки конструкции, повлекшие изменения во внешнем облике «изделий 9-12»			
Описание доработки	Год доработки	Первый самолет, получивший доработку	Крайний самолет, получивший доработку
Изменение конструкции ручки запираания/отпираания фонаря кабины летчика	1984	2960507693	все последующие
Изменение расположения лючка доступа к блокиратору оружия	1984	2960507693	все последующие
Для визуального контроля положения замка подцепки тормозного парашюта («Открыт» — «Закрыт») установлен механический указатель в виде штока красного цвета	1984	2960509175	все последующие
Изменение расположения вентиляционных отверстий на защитных створках основных воздухозаборников	1985	2960515107	все последующие
Прекращение установки на вновь выпускаемых машинах фальш-килей	1985	2960515107	все последующие
Серийная установка БВП	1985	2960515126	все последующие
Установка уголка «водоотвода» перед козырьком фонаря кабины летчика	1985	2960515822	**
Замена 4-х секционных носков крыла на 3-х секционные	1985	2960515824	все последующие
Изменение конструкции пламегасителя пушки	1985	2960515830	***
Изменения в конструкции гидравлики уборки - выпуска клина воздухозаборника	1985	2960516505	все последующие
Изменение конструкции антенны радиостанции ближней навигации	1985	2960516508	все последующие
Изменение конструкции створок передней стойки шасси	1985	все, кроме переданных в наземные тренажеры	все, кроме переданных в наземные тренажеры
Установка на ПВД генератора вихрей	1987	все	все
Увеличение размера РН	1987	все	все
Установка силовых накладок на крылья	1993	все прошедшие ремонт	все прошедшие ремонт

**** Список «изделий 9-12», имеющих конструктивную доработку
в виде уголка «водоотвода» перед козырьком фонаря кабины летчика.**

Заводской номер	Дата выпуска	Первоначальное место эксплуатации/бортовой номер
2960515822	24.04.85	176 иап/26 синий
2960516515	10.06.85	176 иап/49 синий
2960518074	20.12.85	33 иап/08 белый
2960518091	26.12.85	33 иап/09 белый
2960518094	24.12.85	33 иап/12 белый
2960518457	25.01.86	33 иап/25 белый
2960518751	25.01.86	33 иап/36 белый

***** Список «изделий 9-12», имеющих конструктивную доработку
в виде пламегасителя пушки нового образца.**

Заводской номер	Дата выпуска	Первоначальное место эксплуатации/бортовой номер
2960515830	30.05.85	176 иап/? синий
2960516557	08.08.85	53 гв.иап/12 синий
2960516762	18.10.85	234 гв.иап/? синий
2960516773	24.09.85	53 гв.иап/? синий
2960516774	24.09.85	53 гв.иап/? синий
2960516785	10.09.85	53 гв.иап/? синий
2960516795	15.09.85	53 гв.иап/? синий

* Информация, использованная в приложениях, взята исключительно из открытых публикаций Российских и иностранных СМИ, а также из сети Интернет.

Авиационные части ВВС России, оснащенные самолетами МиГ-29 «изделие 9-12», в период с 1994 по 2000 г. включительно			
НОМЕР ПОЛКА	ПОЛНОЕ НАЗВАНИЕ	НОМЕР В/Ч	ДИСЛОКАЦИЯ
28	гвардейский Ленинградский ордена Кутузова истребительный авиационный полк	06843	Андреаполь
31	гвардейский Никопольский Краснознаменный ордена Суворова истребительный авиационный полк	36777	Зерноград
35	истребительный авиационный полк		Жердевка
73	гвардейский Волгоградско-Венский Краснознаменный ордена Богдана Хмельницкого истребительный авиационный полк	32165	Шайковка
116	учебный центр боевого применения авиации ПВО	28025	Астрахань
120	гвардейский Брестский ордена Кутузова истребительный авиационный полк	06878	Домна
160	учебный авиационный полк Краснодарского высшего военного авиационного училища летчиков	32921	Борисоглебск
237	гвардейский Краснознаменный Проскуровский орденов Кутузова и Александра Невского Центр показа авиационной техники ВВС имени маршала авиации И.Н.Кожедуба	54876	Кубинка
267	летно-испытательный центр	52530	Ахтубинск
343	инструкторский истребительный авиационный полк	17285	Багай-Барановка (Сенная)
404	Таллиннский ордена Суворова III степени истребительный авиационный полк	54849	Орловка
	Ейское высшее военное авиационное училище (ЕВВАУ) им. дважды Героя Советского Союза летчика-космонавта СССР В. М. Комарова		Ейск
797	учебный авиационный полк Краснодарского высшего военного авиационного училища летчиков	19104	Кущевская
871	Померанский Краснознаменный истребительный авиационный полк	53990	Смоленск-Северный
960	истребительный авиационный полк	99707	Приморско-Ахтарск
968	Севастопольский Краснознаменный ордена Суворова инструкторско-исследовательский смешанный авиационный полк	16651	Липецк-2

* Информация, использованная в приложениях, взята исключительно из открытых публикаций Российских и иностранных СМИ, а также из сети Интернет.

МиГ-29 «изделие 9-12» в составе ВВС Украины, по состоянию на 2003 год.

Авиабаза «Бельбек» в/ч А-4515

Заводской номер	Дата выпуска	Бортовой номер
2960512144	?	19 синий
2960515100	?	38 синий
2960515104	30.11.84	22 синий
2960515118	?	18 синий
2960518099	?	20 синий
2960520160	?	28 синий

Авиабаза «Васильков» в/ч А-1789

Заводской номер	Дата выпуска	Бортовой номер
0390502260	18.08.83	14 белый, синяя окантовка
0390502556	18.08.83	36 белый, синяя окантовка
2960505532	18.08.83	15 белый, синяя окантовка
2960505534	?	06 белый, синяя окантовка
2960507678	?	47 белый, синяя окантовка
2960512111	?	26 белый, синяя окантовка
2960512114	25.01.85	09 контур
2960512118	09.02.85	49 контур
2960512147	12.03.85	22 белый, синяя окантовка
2960515107	?	11 белый, синяя окантовка
2960515111	25.03.85	23 белый, синяя окантовка

Авиабаза «Ивано-Франковск» в/ч А-1349

Заводской номер	Дата выпуска	Бортовой номер
0390504005	18.08.83	63 контур
0390505042	18.08.83	29 белый, желтая окантовка
2960505530	18.08.83	47 белый, желтая окантовка
2960505544	18.08.83	32 белый, желтая окантовка
2960510189	26.11.84	01 контур
2960512141	20.04.85	62 контур
2960512146	12.04.85	61 контур
2960515119	22.04.85	35 белый, желтая окантовка
2960515120	04.04.85	23 белый, желтая окантовка
2960515121	?	46 белый (?)
2960515122	04.04.85	11 белый, желтая окантовка
2960515124	04.04.85	42 белый, желтая окантовка
2960518085	25.01.86	02 белый, желтая окантовка
2960518474	25.01.86	15 белый, желтая окантовка
2960518478	27.02.86	08 белый, желтая окантовка
2960518763	14.02.86	24 белый, желтая окантовка

* Информация, использованная в приложениях, взята исключительно из открытых публикаций Российских и иностранных СМИ, а также из сети Интернет.

МиГ-29 «изделие 9-12» ВВС Украины, находящиеся на ремонте/консервации

Заводской номер	Дата выпуска	Бортовой номер	Место нахождения
?	?	03 белый, синяя окантовка	Львов ГАРЗ
2960512101	?	?	Львов ГАРЗ
2960512105	?	?	Львов ГАРЗ/тренажер
29605?????	?	24 белый, синяя окантовка	Львов ГАРЗ
2960515???	?	16 синий	Львов ГАРЗ
2960515109	07.03.85	37 белый, синяя окантовка	Львов ГАРЗ
2960515112	?	48 белый, синяя окантовка	Львов ГАРЗ
2960515???	?	06 желтый	Львов ГАРЗ
2960516535	?	?	?
2960518???	?	02 желтый	Львов ГАРЗ
2960518???	?	10 желтый	Львов ГАРЗ
2960518078	?	01 синий	Львов ГАРЗ
2960518???	?	36 синий	Львов ГАРЗ
2960518455	?	?	?
2960518470	?	06 синий	Одесса АРЗ

Авиабазы «Старокопанин» (консервация)

Заводской номер	Дата выпуска	Бортовой номер
2960509175	?	35 синий
?	?	03 синий
?	?	04 синий
?	?	14 синий
?	?	23 синий
2960518754	02.04.86	33 синий
2960518762	02.04.86	22 синий
2960518765	02.04.86	24 синий
2960520140	29.02.86	25 синий
2960520142	29.02.86	26 синий
2960520143	?	27 синий
2960520146	?	29 синий
2960520147	?	30 синий
2960520148	?	31 синий

Самолеты, выведенные из состава ВВС Украины, но принадлежащие МО

Заводской номер	Дата выпуска	Бортовой номер	Место нахождения
?	?	77 синий	Академия Киев
2960507687	30.07.84	70 синий	ХВВАУЛ
2960507697	?	04 красный	Музей Луганск
2960512108	?	04 белый	Музей Винница
2960515117	15.02.85	71 синий	Музей Луганск
?	?	46 синий	Колледж ВВС Васильков

* Информация, использованная в приложениях, взята исключительно из открытых публикаций Российских и иностранных СМИ, а также из сети Интернет.

СОДЕРЖАНИЕ

Часть I — в ВВС Советского Союза

1983 год	7
1984 год	18
1985 год	27
1986 год	31
1987 год	40
1988 год	47
1989 год	48
1990 год	65
1991 год	73
1992 год	89
1993 год	94

Часть II — из ВВС Советского Союза в ВВС независимых Государств

1994 год	107
1995 год	112
1996 год	118
1997 год	123
1998 год	125
1999 год	137

Часть III — в новом веке

2000—2008 год	145
---------------	-----

Приложения	158
Реконструкции окраски и символика	172



Охраняется законом об авторском праве.

Копирование материалов всей книги или любой ее части и последующее публичное воспроизведение в сети Интернет запрещается без письменного разрешения авторов.

Любые попытки нарушения закона будут преследоваться в судебном порядке.



МиГ-29 (изделие 9-12) 16-й серии, выпущен в октябре 1985 г., бортовой №12 (синий, белая окантовка), ВВС СССР, 234-й гвардейский иап, аэродром «Кубинка». В июле 1986 г. этот самолет совместно с еще пятью истребителями полка (01, 02, 03, 07 и 08) был задействован в первом публичном показе МиГ-29 за пределами Советского Союза, совершив демонстрационный перелет на авиабазу Финских ВВС «Куопио-Риссала». В 1990 году, истребитель передали из Кубинки в другой авиационный полк. Самолет изображен по состоянию на 1986 год.

Особенности окраски: В 1986 году ЛКП самолета было восстановлено специально перед визитом группы МиГ-29 в Финляндию, при этом частично сохранена оригинальная схема окраски завода-изготовителя. Технические надписи в основной своей массе закрашены. Камуфляжные пятна на внешних и внутренних сторонах килей имеют разный оттенок серо-зеленого цвета. Радиопрозрачные панели темно серого цвета. Стойки шасси серые, диски колес темно-зеленые. «Короткая» противобликовая маска перед козырьком кабины летчика матовая черная.







МиГ-29 (изделие 9-12) заводской №2960518066, выпущен в октябре 1985 г., бортовой №91 (синий, белая окантовка), ВМФ СССР, 100-й иап, аэродром «Ново-Федоровка». До момента переименования 100 иап ВМФ СССР в 100 иап ВМФ СССР истребитель неизменно находился на аэродроме «Ново-Федоровка». В 1992 году, после реформирования полка в 100 иап ВМФ Украины, самолет перелетел на аэродром «Саки», где получил новый бортовой №09 (желтый, черная окантовка). В августе 1995 года данный самолет отправили на АРЗ во Львов (аэродром «Скилов»), где он прошел капитально-восстановительный ремонт, получил новый бортовой №17 (белый) и был передан в 114-й иап (аэродром «Ивано-Франковск»). Самолет изображен по состоянию на 1991 год.

Особенности окраски и маркировки: самолет окрашен по одной из стандартных схем, принятых для «изделий 9-12». Радиопрозрачные панели темно серого цвета. Стойки шасси серые, диски колес темно-зеленые. «Короткая» противобликовая маска перед козырьком кабины летчика матовая черная.

Символика: на самолет нанесено изображение флага ВМФ СССР в двух позициях — по левому и правому борту в районе шпангоута №1.







МиГ-29 (изделие 9-12) заводской №2960518470, выпущен в декабре 1985 г., бортовой №06 (синий, белая окантовка), ВВС СССР, 85-й гвардейский иап, аэродром «Марзбург» (ГСВГ/ЗГВ). В мае 1991 г. самолет вывели из Германии в СССР на аэродром «Старокопанин». Через несколько лет борт №06 был передан на 562-й АРЗ (г.Одесса), где и находится в данный момент и используется для проверки агрегатов. Самолет изображен по состоянию на 1991 год.

Особенности окраски: самолет окрашен по одной из стандартных схем, принятых для «изделий 9-12». Камуфляжные пятна на горизонтальных поверхностях расположены практически симметрично относительно центральной оси самолета. Основное пятно на фюзеляже имеет «короткую» форму и заканчивается в районе шпангоута №6. Камуфляж состоит из двух оттенков серого цвета — светло-серого и зеленовато-серого. ЛКП самолета было восстановлено поверх окраски завода-изготовителя, о чем свидетельствуют не закрашенные технические надписи на выцветшем сером фоне. Радиопрозрачные панели темно серого цвета. Стойки шасси серые, диски колес темно-зеленые. «Короткая» противобликовая маска перед козырьком кабины летчика матовая черная.

Символика: В головной части самолета, по левому борту в районе шпангоута №1, нанесено изображение гвардейского знака Советской Армии. Рисунок несколько отличается по своим пропорциям от эталонного нагрудного знака Советской Армии. Данная символика характерна для всех истребителей 85-го гв.иап.







МиГ-29 (изделие 9-12Б) заводской №296053001?, выпущен в марте 1989 г., бортовой №45 (синий, белая окантовка), ВВС СССР, 234-й гвардейский иап, аэродром «Кубинка». В 1991 году истребитель потерян в результате столкновения в воздухе с МиГ-29 №51 того же полка, летчик успешно катапультировался. Самолет изображен по состоянию на 1990 год.

Особенности окраски и маркировки: самолет окрашен по одной из стандартных схем, принятых для «изделий 9-12» поздних серий и «изделий 9-13». Для данного типа окраски характерно «упрощение» камуфляжа за счет уменьшения числа пятен, изменения их формы и расположения. Основные бортовые номера продублированы малыми цифрами белого цвета на внешних сторонах законцовок килей. Стойки шасси серые, диски колес темно-зеленые. «Длинная» противобликовая маска перед козырьком кабины летчика матовая черная.

Символика: В головной части самолета, по левому борту в районе шлангоута №1, нанесено изображение гвардейского знака Советской Армии. Данная эмблема была получена непосредственно на заводе, в процессе покраски самолета.



45







МиГ-29 (изделие 9-12А) заводской №2960526360, выпущен в марте 1989 г., бортовой №05 (синий, белая окантовка), ВВС ПВО СССР/России, 116-й УАЦ, аэродром «Приволжский». В ноябре 1990 г. самолет вместе с другими МиГ-29 1-й аз Центра был временно передан в распоряжение 18-го ЦБП на аэродром «Красноводск», где находился по сентябрь 1992 г. Самолет изображен по состоянию на 2005 год.

Особенности окраски и маркировки: самолет окрашен по одной из стандартных схем, принятых для «изделий 9-12» поздних серий и «изделий 9-13». Отличительным нюансом окраски является выгнутые камуфляжные пятна на внешних сторонах килей. Бортовые номера в трех позициях — на воздухозаборниках и на законцовках килей, плюс основные бортовые номера продублированы крупными цифрами голубого цвета на внешних сторонах килей. Стойки шасси серые, диски колес темно-зеленые. «Длинная» противобликовая маска перед козырьком кабины летчика матовая черная.

Символика: в период с 1991 по 1993 годы все МиГ-29 1-й аз 116-го УАЦ получили отличительные рисунки — парящий орел, с мишенью Ла-17 в лапах, на фоне реки Волги впадающей в Каспийское море. Рисунок расположен в головной части самолета, по правому борту между шпангоутам №1 и №2. Важно отметить, что все рисунки были разными в деталях, так как рисовались кистью, а не по трафарету. Изображения на самолетах повторяли официальную эмблему Центра. Автор эмблемы Анатолий Устюжанин.







МиГ-29 (изделие 9-12) заводской №2960520142, выпущен в феврале 1986 г., бортовой №26 (синий, белая окантовка), ВВС СССР, 85-й гвардейский иап, аэродром «Марзбург» (ГСВГ/ЗГВ). В мае 1991 г. самолет вместе с другими истребителями полка вывели из Германии в СССР на аэродром «Старокопстантинов», где он находится по настоящее время. Самолет изображен по состоянию на 1991 год.

Особенности окраски: самолет окрашен по одной из стандартных схем, принятых для «изделий 9-12». Основное пятно на фюзеляже имеет «короткую» форму и заканчивается в районе шпангоута №6. Сам камуфляж состоит из двух оттенков серого цвета — светло-серого и зеленовато-серого. ЛКП самолета было восстановлено поверх окраски завода-изготовителя, о чем свидетельствуют не закрашенные технические надписи на выцветшем сером фоне. Радиопрозрачные панели темно серого цвета. Стойки шасси серые, диски колес темно-зеленые. «Короткая» противобликовая маска перед козырьком кабины летчика матовая черная.

Символика: В головной части самолета, по левому борту в районе шпангоута №1, нанесено изображение гвардейского знака Советской Армии. Данная символика характерна для всех истребителей 85-го гв.иап. Так же в носовой части левого борта имеется знак «отличный самолет части» и эмблема КБ «МиГ» на левом воздухозаборнике. На правой стороне носовой части истребителя колоритный рисунок «прыгающий леопард». Эмблема была утверждена как единая для всех самолетов 85-го гв.иап, но не получила массового распространения, ее успели нанести только на истребители №26 и №30. Автором эмблемы «леопард» является капитан Евгений Садовой.







МиГ-29 (изделие 9-12) заводской №2960518475, выпущен в феврале 1986 г., бортовой №08 (красный, белая окантовка), ВВС СССР, 1521-я АБ, аэродром «Мары-1». Первоначально истребитель принадлежал 91-му ииап (аэродром «Липецк-2»), где числился под №33 (красный). В ноябре 1990 года самолет передали в сначала в 115-й гв.иап (аэродром «Кокайды»). Через семь месяцев, в июле 1991г., он поступил на авиабазу «Мары». После расформирования 1521-й АБ судьба этого МиГ-29 не известна. Самолет изображен по состоянию на 1992 год.

Особенности окраски и маркировки: самолет окрашен по одной из стандартных схем, принятых для «изделий 9-12». Для улучшения распознавания истребителя на пленках ФКП «противника», переплет фонаря кабины летчика был выкрашен в контрастный белый цвет. На воздухозаборниках истребителя нанесены предупредительные надписи «ВНИМАНИЕ! ОПАСНО», сохранившиеся еще со времен службы самолета в составе 91-го ииап. Радиопрозрачные панели темно серого цвета. Стойки шасси серые, диски колес темно-зеленые. «Короткая» противобликовая маска перед козырьком кабины летчика матовая черная.

Символика: Особенностью самолетов авиабазы Мары был яркий и запоминающийся декор. МиГ-29 №08 получил впечатляющую по размерам агрессивную пасть на головной части, эмблему шиеля (или шершня) на внешних сторонах килей. Там же на килях, чуть выше опознавательных знаков нанесена аббревиатура «АМ», расшифровывавшаяся как «Авиабаза Мары». Автор символики неизвестен, однако прототипом шершня послужил рисунок на самолетах AD-1 эскадрильи VA-176 ВМС США, базировавшихся на авианосце Intrepid.







МиГ-29 (изделие 9-12) заводской №2960518471, выпущен в декабре 1985 г., бортовой №46 (красный, белая окантовка), ВВС СССР, 73-й гв.иап, аэродром «Кётен» (ГСВГ/ЗГВ). Первоначально самолет принадлежал 33-му иап (аэродром «Виттшток»), где числился под №32 (синий). В ноябре 1990 г. его передали в 73-й гв.иап. В апреле 1991 года самолет вывели из Германии в СССР на аэродром «Шайковка». В июне 1998 г., борт №46 попал на БРАТ в Липецк, откуда через месяц убыл на военную кафедру СГАУ. Самолет изображен по состоянию на 1997 год.

Особенности окраски и маркировки: самолет окрашен по одной из стандартных схем, принятых для «изделий 9-12». Камуфляжные пятна на горизонтальных поверхностях расположены симметрично относительно центральной оси самолета. Основное пятно на фюзеляже имеет «короткую» форму и заканчивается в районе шпангоута №6. На крыльях, от топливного бака №3 до секции II носка, имеются косые продольные полосы. Камуфляж состоит из двух оттенков серого цвета — светло-серого и зеленовато-серого. ЛКП самолета было восстановлено поверх окраски завода-изготовителя, о чем свидетельствуют не закрашенные технические надписи на выцветшем сером фоне. Радиопрозрачные панели темно серого цвета. Стойки шасси серые, диски колес темно-зеленые. «Короткая» противобликовая маска перед козырьком кабины летчика матовая черная.

Символика: В головной части самолета, по левому борту в районе шпангоута №1, нанесено изображение гвардейского знака Советской Армии. Видно, что первоначально знак изображили слева на право, после того как ошибка была замечена его переделали. Цифра «4» бортового номера имеет нестандартное начертание.







МиГ-29 (изделие 9-12) заводской № 2960520149, выпущен в мае 1986 г., бортовой №10 (белый, синяя окантовка), ВВС СССР, 33-й иап, аэродром «Виттшток» (ГСВГ/ЗГВ). В апреле 1994 г. самолет вывели из Германии в СССР на аэродром «Андреаполь». На новом месте бортовой №10 сменили на №48 (белый, синяя окантовка). В мае 2001 г. борт №10/48 был передан на 121-й АРЗ (Кубинка) для прохождения планового ремонта, где и находится в данный момент. Самолет изображен по состоянию на 1994 год.

Особенности окраски и маркировки: самолет окрашен по одной из стандартных схем, принятых для «изделий 9-12». Камуфляжные пятна на горизонтальных поверхностях расположены практически симметрично относительно центральной оси самолета. Исключение составляет правое крыло, у которого от топливного бака №3, до секции II носка, имеется дополнительная продольная полоса. Основное пятно на фюзеляже имеет «кроткую» форму и заканчивается в районе шпангоута №6. Камуфляж состоит из двух оттенков серого цвета - светло-серого и зеленовато-серого. ЛКП самолета было восстановлено поверх окраски завода-изготовителя, о чем свидетельствуют не закрашенные технические надписи на выцветшем сером фоне. Радиопрозрачные панели темно серого цвета. Стойки шасси серые, диски колес темно-зеленые. «Короткая» противобликовая маска перед козырьком кабины летчика матовая черная.

Символика: На самолете изображен прототип будущей эмблемы 33-го иап. Рисунок расположен на левой стороне головной части фюзеляжа, в районе шпангоута №1 и состоит из белого профиля летящего МиГ-29 и крылатого красного зубра, над которыми разместились надпись «ЗЗИАП». Автор эмблемы — Л.З.Копачевский.







МиГ-29 (изделие 9-12) заводской №2960518074, выпущен в декабре 1985 г., бортовой №08 (белый, синяя окантовка), ВВС СССР, 33-й иап, аэродром «Виттшток» (ГСВГ/ЗГВ). В апреле 1994 г. самолет вывели из Германии в СССР на аэродром «Андреаполь». В июле 1997 года борт №08 был передан на 275-й АРЗ (Краснодар) для прохождения капитального ремонта. После ремонта самолету присвоили бортовой №19 (синий) и передали в 116-й УЦБПА (аэродром «Приволжский»), где он находится в данный момент. Самолет изображен по состоянию на 1994 год.

Особенности окраски и маркировки: самолет окрашен по одной из стандартных схем, принятых для «изделий 9-12». ЛКП самолета было восстановлено поверх окраски завода-изготовителя, о чем свидетельствуют не закрашенные технические надписи на выцветшем сером фоне. Основное пятно на фюзеляже имеет «увеличенную» форму, заканчивается в районе шпангоута №7 и сливается с пятном носка корневой части правого киля. Камуфляж состоит из двух оттенков серого цвета — светло-серого и зеленовато-серого. Часть пластин створок верхнего канала воздухозаборников заменено, но не окрашено и имеет цвет базового авиационного грунта. Радиопрозрачные панели темно серого цвета. Стойки шасси серые, диски колес темно-зеленые. «Короткая» противобликовая маска перед козырьком кабины летчика матовая черная.

Символика: Самолет одним из первых получил основную эмблему 33-го иап. Местом для ее расположения выбрали внешнюю сторону левого киля. Рисунок летящего МиГ-29 с крылатым зубром вписали в бело-сине-красный круг, в верхней и нижней частях которого написали соответственно «33» и «ИАП».







МиГ-29 (изделие 9-12) заводской № 2960520145, выпущен в мае 1986 г., бортовой №47 (белый, синяя окантовка), ВВС России, 28-й гвардейский иап, аэродром «Андреаполь». Первоначально самолет принадлежал 33-му иап (аэродром «Виттшток»), где эксплуатировался под №06 (белый). В апреле 1994 года самолет вместе с другими истребителями полка вывели из Германии в Россию на аэродром «Андреаполь». На новом месте бортовой №06 сменили на №47 (белый, синяя окантовка). Через несколько лет, в мае 2001 года борт №47 был передан на 121-й АРЗ (Кубинка) для прохождения капитально-восстановительного ремонта, где и находится в данный момент. Самолет изображен по состоянию на 2001 год.

Особенности окраски и маркировки: самолет окрашен по одной из стандартных схем, принятых для «изделий 9-12». Камуфляжные пятна на всех поверхностях расположены практически симметрично относительно центральной оси самолета. Основное пятно на фюзеляже имеет «короткую» форму и заканчивается в районе шпангоута №6. Камуфляж состоит из двух оттенков серого цвета — светло-серого и зеленовато-серого. ЛКП самолета было восстановлено поверх окраски завода-изготовителя, о чем свидетельствуют не покрашенные технические надписи на выцветшем сером фоне. Радиопрозрачные панели темно серого цвета. Стойки шасси серые, диски колес темно-зеленые. «Короткая» противобликовая маска перед козырьком кабины летчика матовая черная. Бортовые номера нанесены поверх старых, причем цифры «06» хорошо просматриваются сквозь светло серую подкраску. На законцовках килей и ПФБ (только справа) сохранились дублировавшие основные бортовые номера цифры «06».







МиГ-29 (изделие 9-12) заводской №2960518465, выпущен в декабре 1985 г., бортовой №35 (красный, белая окантовка), ВВС России, 960-й иап, аэродром «Приморско-Ахтарск». Первоначально истребитель принадлежал 85-му гв.иап (аэродром «Марзебург»), бортовой номер не известен. В декабре 1990 года данный самолет передали в 31-й гв.иап (аэродром «Фалькенберг»), где он эксплуатировался под №12 (красный). 7 июня 1993 г. полк вывели из Германии в СССР на аэродром «Зерноград». С января 1995 г. самолет поступил в распоряжение 960-го иап и получил бортовой №35 (красный). После расформирования полка, 3 июня 1998 года, самолет сдали на БРАТ в Липецке (аэродром «Липецк-2»). В июле 1998г., борт №46 попал на БРАТ в Липецк, откуда через месяц убыл на военную кафедру СГАУ. Самолет изображен по состоянию на 1998 год.

Особенности окраски и маркировки: самолет окрашен по одной из стандартных схем, принятых для «изделий 9-12». ЛКП самолета было восстановлено поверх окраски завода-изготовителя, о чем свидетельствуют не закрашенные технические надписи на выцветшем сером фоне. На внешних сторонах килей имеются контрастные полосы белого цвета, поверх которых серой краской скрыты старые дублирующие номера и заново нанесены цифры 35 (белый). Радиопрозрачные панели темно серого цвета. Стойки шасси серые, диски колес темно-зеленые. Противобликовая маска перед козырьком кабины летчика матовая черная и продлена до откидной части фонаря, при этом рама козырька также покрашена черным.

Символика: В головной части самолета, по левому борту в районе шпангоута №1, нанесено изображение гвардейского знака Советской Армии. Помимо этого имеется знак «отличный самолет части». Данная символика сохранена на истребителе еще с периода его службы в 85-м гв.иап.







МиГ-29 (изделие 9-12) заводской №2960509161, выпущен в августе 1984 г., бортовой №32 (красный, белая окантовка), ВВС России, 960 иап, аэродром «Приморско-Ахтарск». Первоначально истребитель принадлежал 968-му иап (аэродромы «Россь»/«Альтенбург» ГСВГ), бортовой №42. В апреле 1992 г. полк вывели из Германии в Россию, на аэродром «Липецк-2», а самолет сначала передали 91-му иап, а затем вернули обратно. В мае 1993 г. самолет убыл в ремонт на 121-й АРЗ. Через год, в июле 1994 г. данный истребитель зачислили в состав 960-го иап, где он получил новый бортовой №32. В 1998 г. 960-й полк расформировали и борт №32 сдали на БРАТ (Липецк). Самолет изображен по состоянию на 1997 год.

Особенности окраски и маркировки: Во время ремонта на 121-м АРЗ самолет получил новую окраску. На вертикальных поверхностях обводы пятен повторяют первоначальный камуфляж полученный еще на заводе изготовителе. Основное пятно имеет классическую форму и оканчивается в районе шпангоута №6. На этом совпадении со стандартной окраской «изделий 9-12» заканчиваются и начинается свобода фантазии маляров АРЗ. Истребитель получил камуфляж состоящий из двух оттенков серого цвета — светло-серого и светло-зеленого. Бортовые номера в шести позициях — на воздухозаборниках, на киле и на подфюзеляжных гребнях. Цифры номеров на воздухозаборниках отличаются по форме и размеру от стандартных. Радиопрозрачные панели темно серого цвета. Стойки шасси серые, диски колес темно-зеленые. «Короткая» противобликовая маска перед козырьком кабины летчика матовая черная.

Символика: рули направления данного самолета, выкрашенные с внешней стороны в цвета Российского флага. Под козырьком кабины летчика, на левой стороне корпуса, нарисована эмблема скопированная с эмблемы АГВП «Стрижи», но с одной измененной надписью — слово «Кубинка» заменено на «МиГ-29». История происхождения символики и ее автор неизвестны.







МиГ-29 (изделие 9-12) заводской №29605167??, выпущен в 1985-86 гг., бортовой №24 (красный, белая окантовка), ВВС России, 871-й иап, аэродром «Смоленск-Северный». Первоначально истребитель принадлежал 53-му гв.иап (аэродром «Шауляй») и в сентябре 1989 года был передан в 404-й иап (аэродром «Орловка»). В 1996 г. данный истребитель перевели в 871-й иап (Смоленск), где он получил бортовой №24. Дальнейшая судьба истребителя не известна. Самолет изображен по состоянию на 1997 год.

Особенности окраски и маркировки: самолет окрашен по одной из стандартных схем, принятых для «изделий 9-12». Камуфляжные пятна на горизонтальных поверхностях расположены практически симметрично относительно центральной оси самолета. Основное пятно на фюзеляже имеет «среднюю» длину и заканчивается в районе шпангоута №6В. На крыльях, от корневой части в районе понжерона №3, закрылка и топливного бака №3, до секции II носка, имеются дополнительные косые продольные полосы. В течении всего срока службы истребитель сохранил камуфляж состоящий из двух оттенков серого цвета – светло-серого и зеленовато-серого. После перебазирования в Смоленск истребитель получил новые бортовые номера, отличающиеся по размеру и стилю от стандартных. Внешние стороны воздухозаборников, в районе места нанесения бортовых номеров частично закрашены бледно-зеленой краской. Радиопрозрачные панели темно серого цвета. Стойки шасси серые, диски колес темно-зеленые. «Короткая» противобликовая маска перед козырьком кабины летчика матовая черная.

Символика: Самолет сохранил набор декора полученный в Орловке — хищную пасть и выкрашенные с внешней стороны в цвета Российского флага, рули направления. Кроме того, борт №24 имеет отметку о сбитой мишени в виде красной звездочки под козырьком кабины летчика. История происхождения данной символики и ее автор неизвестны.







ММиГ-29 (изделие 9-12) заводской №2960515824, выпущен в июне 1985 г., бортовой №55 (синий, белая окантовка), ВВС СССР/России, 343-й иап, аэродром «Багай-Барановка». Первоначально истребитель принадлежал 176-му иап (аэродром «Миха-Цхаки»), бортовой №27. В сентябре 1989 г. самолет передали в 343-й иап, на аэродром «Багай-Барановка». Находясь в составе 343-го иап, истребитель прошел один капитальный ремонт на 121-м АРЗ, получив после этого бортовой №55. В сентябре 1993 г. истребитель перегнали на БРАТ в Липецке, где он находится по сей день. Самолет изображен по состоянию на 1997 год.

Особенности окраски и маркировки: Во время ремонта на 121-м АРЗ самолет получил новую окраску. На киле и стабилизаторах обводы пятен повторяют первоначальный камуфляж полученный еще на заводе изготовителе. На этом совпадения со стандартной окраской «изделий 9-12» заканчиваются и начинается свобода фантазии маляров АРЗ. Камуфляж состоящий из двух оттенков серого цвета — светло-серого и зеленого. Технические надписи присутствуют только на киле. Там же на киле сохранились первоначальные бортовые номера. Радиопрозрачные панели темно-серого цвета. Стойки шасси серые, диски колес темно-зеленые. «Короткая» противобликовая маска перед козырьком кабины летчика матовая черная.

Символика: Самолет несет на внешних сторонах килей небольшие, зеркально расположенные изображения Российского флага с двуглавым орлом. На воздухозаборниках, перед бортовыми номерами нанесены эмблемы КБ «МиГ». История происхождения данной символики и ее автор неизвестны.







МиГ-29 (изделие 9-12) заводской №2960516534, выпущен в июне 1985 г., бортовой №07 (синий, белая окантовка), ВВС России, 28-й гв.иап, аэродром «Андреаполь». Первым местом службы истребителя стал 53-й гв.иап (аэродром «Шауляй»). В августе 1989 года самолет передали в 404-й иап, на аэродром «Орловка». В июне 1995 года самолет убыл в ремонт на 121-й АРЗ. Лишь в апреле 1997 года машина поступила в 28-й гв.иап, где получила бортовой №07. Самолет изображен по состоянию на 2005 год.

Особенности окраски и маркировки: Во время ремонта на 121-м АРЗ самолет получил новую окраску. На кильях и стабилизаторах обводы пятен повторяют первоначальный камуфляж полученный еще на заводе изготовителе. На этом совпадении со стандартной окраской «изделий 9-12» заканчивается свобода фантазии маляров АРЗ. Камуфляж состоящий из двух оттенков серого цвета - светло-серого и зеленого. Технические надписи присутствуют только в носовой части истребителя. Во время эксплуатации, самолету подкрасили серой краской обшивку грота в районе топливного бака №1, внешние стороны передней части воздухозаборников, левый борт отсека кабины и левый киль вокруг звезды 03. Бортовые номера в четырех позициях — на воздухозаборниках и на кильях. Цифры основных номеров первоначально имели белый цвет, но позже были заменены синим. Стойки шасси серые, диски колес темно-зеленые. «Короткая» противобликовая маска перед козырьком кабины летчика матовая черная.

Символика: На левом борту самолета, в районе шпангоута №1, нанесено изображение гвардейского знака Советской Армии. Справа от «гвардии» нанесено изображение «Орден Кутузова». На правом борту, сразу за шпангоутом №1 нанесена эмблема 28-го гв.иап. Инициатором данной символики является зам.командира п/п-к Е.Таджиев.







МиГ-29 (изделие 9-12) заводской №2960516515, выпущен в июне 1985 г., бортовой №49 (белый, черная тень), ВВС России, 120-й гв.иап, аэродром «Домна». Первоначально истребитель принадлежал 176-му иап (аэродром «Миха-Цхакаи»), бортовой №49(синий). В феврале 1993 г. самолет передали в 120-й иап, передача техники состоялась на аэродроме «Багай-Барановка». А уже в августе 1994 года самолет убыл в ремонт на 121-й АРЗ, откуда вернулся в Забайкалье через год. Самолет изображен по состоянию на 2000 год.

Особенности окраски и маркировки: после капитально-восстановительного ремонта на 121-м АРЗ самолет получил новую окраску. При этом тон цветов камуфляжа тоже изменился — светло-серый основной цвет и темно-зеленый цвет пятен. Форма и принцип расположения пятен близки к стандарту окраски принятому для «изделия 9-12». Технические надписи практически полностью отсутствуют. Как и большинство машин, прошедших ремонт на этом авиаремонтном предприятии, все радиопрозрачные обтекатели самолета выкрашены более темным, чем оригинальный заводской, цветом. Бортовые номера в четырех позициях — на воздухозаборниках и на внутренних сторонах килей. Цифры дублирующих номеров выполнены по тем же трафаретам, что и основные. Стойки шасси серые, диски колес темно-зеленые. «Короткая» противобликовая маска перед козырьком кабины летчика матовая черная.

Символика: Самолет получил частичный набор символики характерной для 120-го гв.иап и подробно описанной в данной книге — «акуля пасть» в носовой части корпуса, плюс черные орлы с короной и лентами на внешних сторонах килей. Инициатором и автором символики является В.Максименко.







МиГ-29 (изделие 9-12) заводской №2960515803, выпущен в мае 1985 г., бортовой №01 (белый, черная тень), ВВС России, 120-й гв.иап, аэродром «Домна». Первоначально истребитель принадлежал 176-му иап (аэродром «Миха-Цхакаи»). В марте 1993 г. самолет передали в 120-й иап, передача техники состоялась на аэродроме «Багай-Барановка». Вскоре самолет убыл в ремонт на 121-й АРЗ, откуда вернулся в Забайкалье через год. Самолет изображен по состоянию на 2005 год.

Особенности окраски и маркировки: после капитально-восстановительного ремонта на 121-м АРЗ самолет получил новую окраску.

При этом тон цветов камуфляжа тоже изменился - светло-серый основной цвет и серо-буро-зеленый цвет пятен. Форма и принцип расположения пятен близки к стандарту окраски принятому для «изделия 9-12». Технические надписи практически полностью отсутствуют. Бортовые номера в четырех позициях - на воздухозаборниках и на внутренних сторонах килей. Цифры дублирующих и основных номеров выполнены разным трафаретом и не совпадают по стилю написания и теням. Стойки шасси серые, диски колес темно-зеленые. «Короткая» противобликовая маска перед козырьком кабины летчика матовая черная.

Символика: Самолет получил набор индивидуальной символики в виде развивающегося Флага России на внешних сторонах килей и молний двух видов — красных на левом и правом бортах головной части истребителя и красно-синих на воздухозаборниках, перед бортовыми номерами. Чуть позже «триколор» на левом киле дополнил флаг ВВС. Автор данной символики неизвестен.







МиГ-29 (изделие 9-12) заводской №2960515822, выпущен в апреле 1985 г., бортовой №26 (красный, белая окантовка), ВВС России, 120-й гв.иап, аэродром «Домна». Первоначально истребитель принадлежал 176-му иап (аэродром «Миха-Цхакаи»), бортовой №26(синий). В декабре 1992 г. самолет передали в 120-й иап, передача техники состоялась на аэродроме «Багай-Барановка». В ноябре 1994 г. самолет убыл в ремонт на 121-й АРЗ, откуда вернулся в Забайкалье лишь через полтора года. Бортовой номер при этом был сохранен, но сменил цвет на красный. Самолет изображен по состоянию на 2005 год.

Особенности окраски и маркировки: после капитально-восстановительного ремонта на 121-м АРЗ самолет получил новую окраску.

При этом тон цветов камуфляжа тоже изменился — светло-серый основной цвет и серо-буро-зеленый цвет пятен. Форма и принцип расположения пятен близки к стандарту окраски принятому для «изделия 9-12». Технические надписи практически полностью отсутствуют. Бортовые номера в четырех позициях — на воздухозаборниках и на внутренних сторонах килей. Цифры дублирующих и основных номеров выполнены разным трафаретом и не совпадают по стилю написания и теньям. Стойки шасси серые, диски колес темно-зеленые. «Короткая» противобликовая маска перед козырьком кабины летчика матовая черная.

Символика: После ремонта и возвращения в полк, самолет получил веселый рисунок удивающего утенка, нанесенный на левом борту за кабиной летчика. История происхождения и автор данного рисунка неизвестен.







МиГ-29 (изделие 9-12) заводской №2960509168, выпущен в июне 1984 г., бортовой №25 (желтый, красная окантовка), ВВС России, Краснодарское ВВАУЛ, учебный аэродром. Первоначальное место эксплуатации истребителя точно не известно, предположительно это аэродром «Кубинка». В 1989 г. самолет (бортовой №42) поступил в Рижское ВВАИУ, где находился в качестве тренажера. На новом месте ему присвоили бортовой №25 (желтый, красная окантовка). После расформирования училища в 1993 году, данный самолет-тренажер передали в КВВАУЛ, где он находился вплоть до 2007 года. В июне 2007 года МиГ-29 №25 списали и разобрали. Самолет изображен по состоянию на 1991 год.

Особенности окраски и маркировки: самолет имеет полностью восстановленное в условиях ТЭЧ лакокрасочное покрытие, при этом расположение камуфляжных пятен не соответствует стандарту принятому для «изделий 9-12». Оттенки пятен камуфляжа, также не совсем совпадают с заводскими цветом. Радиопрозрачные панели темно серого цвета. Стойки шасси серые, диски колес темно-зеленые. Противобликовая маска перед козырьком кабины летчика матовая черная, при этом она продлена вплоть до откидной части фонаря.

Символика: В период службы самолета-тренажера в Краснодаре на него нанесли изображение головы дракона. Рисунок разместили в головной части фюзеляжа на правом борту сразу за шпангоутом №1. История происхождения данной символики и ее автор неизвестны.







МиГ-29 (изделие 9-12) заводской №2960515389, выпущен в мае 1985 г., бортовой №101 (белый, красная окантовка), ВВС России, отдельная авиационная эскадрилья БРАТ, аэродром «Липецк-2». Первоначально истребитель принадлежал 176-му иап (аэродром «Миха-Цхаки»). В январе 1993 г. самолет передали в 120-й иап, передача техники состоялась на аэродроме «Багай-Барановка». Через несколько лет самолет перегнали на аэродром «Андреаполь», в распоряжение 28-го гв.иап, откуда вскоре он убыл в Липецк на стоянку БРАТ. Самолет изображен по состоянию на 2007 год.

Особенности окраски и маркировки: во время планового восстановления ЛКП самолетов БРАТ, привлекаемых для поддержания профессиональных навыков летчиков базы, данный истребитель получил новый камуфляж и сменил бортовой №54 на №101. Окраска производилась в условиях ТЭЧ инженерным составом базы. Тон цветов камуфляжа изменился — с светло-серого (основной) и серо-зеленого (цвет пятен), соответственно на серый и темно-серый. Форма и принцип расположения пятен не соответствуют стандарту принятому для «изделия 9-12», но не смотря на это наблюдается системность в их нанесении. Технические надписи частично сохранены. Радиопрозрачные обтекатели самолета выкрашены различными оттенками серого цвета: конус — темно-серый; обтекатели на наплывах — светло-серые. Звезды 03 меньше стандартного размера и имеют необычно широкие пропорции белого канта. Стойки шасси серые, диски колес темно-зеленые. «Длинная» противобликовая маска перед козырьком кабины летчика состоит из двух не равных частей: панель обшивки под ОЛС имеет более стандартное по ширине поле, а пространство от этой панели до конуса РЛС окрашено менее широким полем.







МиГ-29 (изделие 9-12) заводской №2960515833, выпущен в июне 1985 г., бортовой №27 (белый, синяя окантовка), ВВС России, 120-й гв.иап, аэродром «Домна». Первоначально истребитель принадлежал 176-му иап (аэродром «Миха-Цхакаи»), бортовой №27(синий). В ноябре 1992 года самолет передали в 120-й иап, передача техники состоялась на аэродроме «Багай-Барановка». В июне 1995 г. самолет убыл в ремонт на 275-й АРЗ, откуда вернулся в Забайкалье лишь в 1998 г. Самолет изображен по состоянию на 2007 год.

Особенности окраски и маркировки: Во время подготовительных мероприятий к празднованию 55-го юбилея 14-й ВА, назначенных на июль 2007 года, нескольким истребителям 120-го полка, привлекаемым к участию в демонстрационной программе, было восстановлено ЛКП. Окраска производилась в условиях ТЗЧ, инженерным составом полка, причем делалась она поверх базового камуфляжа полученного на АРЗ. Тон цветов камуфляжа изменился — с серого (основной) и серо-голубого (цвет пятен), соответственно на светло-серый и серо-зеленый. Форма и принцип расположения пятен не соответствуют стандарту принятому для «изделия 9-12», но несмотря на это наблюдается системность и логичность в их нанесении. Технические надписи практически полностью отсутствуют. Все радиопрозрачные обтекатели самолета выкрашены голубым цветом. Стойки шасси серые, диски колес темно-зеленые. «Длинная» противобликовая маска перед козырьком кабины летчика матовая черная.

Символика: Самолет получил частичный набор символики характерной для 120-го гв.иап и подробно описанной в данной книге — «акуля пасть» в носовой части корпуса. Ранее на левом борту истребителя имелась красная звездочка — отметка о сбитой 24.09.00 мишени Ла-17.







МиГ-29 (изделие 9-12), 15-16-й серии, выпущен в октябре 1985 г., бортовой №10 (красный; желтая окантовка), ВВС Казахстана, 600-я гвардейская АБ, аэродром «Николаевка/Жетыген». История движения самолета в эксплуатации неизвестна. Самолет изображен по состоянию на 2008 год.

Особенности окраски и маркировки: самолет имеет полностью восстановленное в условиях ТЗЧ лакокрасочное покрытие, при этом расположение камуфляжных пятен не соответствует стандарту принятому для «изделий 9-12». Оттенки пятен камуфляжа не совпадают с заводскими цветами. Опознавательные знаки ВВС Казахстана нанесены только на кили и верхние плоскости крыльев. Радиопрозрачные панели темно серого цвета. Стойки шасси серые, диски колес темно-зеленые. Противобликовая маска перед козырьком кабины летчика матовая черная, при этом она продлена вплоть до откидной части фонаря.







МиГ-29 (изделие 9-12) заводской №2960505534, выпущен в августе 1983 г., бортовой №06 (белый, синяя окантовка), ВВС Украины, аэродром «Васильков». Первым местом службы истребителя был 234-й гв.иап (аэродром «Кубинка»). Предположительно в 1988 г. самолет передали в 92-го иап, с которым он вошел в состав 49-го корпуса войск ВВС ПВО Украины. В 1993 г. борт №06 прошел ремонт на Львовском АРЗ (экс 352-й АРЗ). Самолет изображен по состоянию на 1995 год.

Особенности окраски и маркировки: самолет окрашен по утвержденной на Львовском АРЗ схеме камуфлирования «изделий 9-12», при которой весь фюзеляж покрыт единым серым цветом, а пятна светло-зеленого цвета на верхних плоскостях имеют ярко выраженную волнистую форму. Границы пятен четкие, практически без разрывов (распыла). Технические надписи на русском языке. Бортовые номера только на воздухозаборниках. Радиопрозрачные панели темно-серого цвета. Стойки шасси серые, диски колес темно-зеленые. Противобликовая маска перед козырьком кабины летчика матовая черная, нестандартной формы. Она не доходит непосредственно до конуса РЛС, оканчиваясь у линии обечайки крепления конуса.

Символика: После возвращения из ремонта на аэродром «Васильков», истребителю восстановили смытую на АРЗ эмблему 92-го иап — «гепард». Это единственный факт возрождения «советских» эмблем на МиГ-29 ВВС Украины. Автор эмблемы неизвестен.





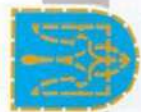


МиГ-29 (изделие 9-12) заводской №2960512147, выпущен в марте 1985 г., бортовой №22 (белый, синяя окантовка), ВВС Украины, аэродром «Васильков». Точная история эксплуатации истребителя, до момента его поступления на Львовский АРЗ неизвестна. После окончания ремонта в 1994 году, самолет передали в состав 92-го иап, 49-го корпуса войск ПВО ВВС Украины. Самолет изображен по состоянию на 1995год.

Особенности окраски и маркировки: самолет окрашен по утвержденной на Львовском АРЗ схеме камуфлирования «изделий 9-12», при которой весь фюзеляж покрыт единым серым цветом, а пятна светло-зеленого цвета на верхних плоскостях имеют ярко выраженную волнистую форму. Границы пятен четкие, практически без размытия (распыла). Технические надписи на русском языке. Бортовые номера в двух позициях - на воздухозаборниках и на законцовках килей. Радиопрозрачные панели темно-серого цвета. Стойки шасси серые, диски колес темно-зеленые. Противобликовая маска перед козырьком кабины летчика матовая черная, нестандартной формы. Она не доходит непосредственно до конуса РЛС, оканчиваясь у линии обечайки крепления конуса.

Символика: за время своей эксплуатации в Василькове, самолет получил уникальный набор рисунков. Известно два варианта декора. Первоначально истребитель украсила «акуля пасть» с характерными жабрами и прищуренным взглядом. Практически тут же на подфюзеляжных гребнях появился рисунок «летучей мыши» на фоне желтого овала, прозванный Бетменом. Автор символики неизвестен.







МиГ-29 (изделие 9-12) заводской №2960512147, выпущен в марте 1985 г., бортовой №22 (белый, синяя окантовка), ВВС Украины, аэродром «Васильков». Самолет изображен по состоянию на 2000 год

Символика: В период с 1997 по 2000 годы, рисунок «летучей мыши» был покрашен. На гребнях появились ободки голубого цвета, а «пасть акулы» сделали более хищной за счет увеличений размеров зубов и новых, больших, более похожих на рыбы, глаз. Кроме того, на левом воздухозаборнике появились буквы «КВ», являющиеся, по всей видимости, своего рода «автографом» автора обновленной символики, оставшегося неизвестным.



СПИСОК СОКРАЩЕНИЙ

АБ — авиационная база
АП — авиационное происшествие
АПА — аэродромный пусковой агрегат
апиб — авиационный полк истребителей бомбардировщиков
АРЗ — авиационно-ремонтный завод
АРБ — авиационно-ремонтная база
АСП — авиационные средства спасения
аз — авиационная эскадрилья
БД — боевое дежурство
БВП — блок выброса помех
ВА — воздушная армия
ВПП — взлетно-посадочная полоса
гв.иад — гвардейская истребительная авиационная дивизия
гв.иап — гвардейский истребительный авиационный полк
ГК — Главнокомандующий
ГСВГ — группа советских войск в Восточной Германии
ГСМ — горюче-смазочные материалы
ГРП — группа руководства полетами
ГШ — Генеральный штаб
ЗГВ — Западная группа войск
ИА — истребительная авиация
иад — истребительная авиационная дивизия
иап — истребительный авиационный полк
ИАС — инженерная авиационная служба
ииап — инструкторский истребительный авиационный полк
КА — корабельная авиация
КБ — конструкторское бюро
КДП — командно-диспетчерский пункт
киап — корабельный истребительный авиационный полк
кшап — корабельный штурмовой авиационный полк
ЛКП — лакокрасочное покрытие
ЛТУ — летно-тактическое учение
миап — морской истребительный авиационный полк
МГ — малый газ
сиап — смешанный истребительный авиационный полк
САМ — стационарные авиационные мастерские
СМУ — сложные метеоусловия
ОЗ — опознавательный знак
ПВО — противовоздушная оборона
ПМУ — простые метеоусловия
ПФБ — подфюзеляжный бак
РБЗ — руководитель ближней зоны
РЛС — радиолокационная станция
РП — руководитель полетов
РПП — радиопрозрачные поверхности
РН — руль направления
РЭО — радио-электронное оборудование
ПТБ — подкрыльевой топливный бак
ТЭЧ — технико-эксплуатационная часть
ПАРМ — передвижная авиаремонтная мастерская
ПВД — приёмник воздушного давления
НУРС — не управляемый ракетный снаряд
УР — управляемая ракета
уап — учебный авиационный полк
ЧП — чрезвычайное происшествие
ЦЗТ — централизованная заправка топливом
ЦБП и ПЛС — Центр боевого применения и переучивания летного состава

ЛИТЕРАТУРА И ИСТОЧНИКИ

- Е.Павлов МиГ-29 — истребитель конца XX века: «Крылья Родины», 1988
С.Пазынич «Из истории советских «АГРЕССОРОВ», «Мир Авиации» №2(8), 1994
В.Марковский «Последний полет «тридцатки», «АвиаМастер» №3, 1997
Е.Гордон, А.Фомин, А.Михеев «МиГ-29»; издательство ОАО «Любимая книга», 1998
Боевые самолеты ВВС России. Ильин В. — Авиация и космонавтика, 1999, № 8. Техническая информация, 1999, вып. 2—3. Совместный выпуск ВВС МО РФ, ЦАГИ.
МиГ-29 «Детали конструкции» №2, 2001г. Периодическое научно-популярное издание для членов военно-исторических клубов. под ред. С.Иванова
Монография МиГ-29 «Авиация и Время» №5, 2001
МиГ-29 (Техника пилотирования)
МиГ-29 (Пособие по боевому применению)
МиГ-29 (Практическая аэродинамика самолета)
И.Карташев, З.Никитин, П.Черныш, «Метаморфозы боевой подготовки советской истребительной авиации в послевоенный период», «История Авиации» №6, 2002
В.Марковский «МиГ-29 — горбат и зубаст», «М-Хобби» №2(24), 2000
В.Марковский «Гусарская рулетка», «АвиаМастер» №3, 2001
В.Мартынюк «ВВС Казахстана на переломе эпох», «Мир Авиации» №2(39), 2006
И.Ефимов «Военная авиация Казахстана «Мир Авиации» №2(39), 2006
Н. Давыдов «МиГи» соловьиного края», «М-Хобби» №8(64), 2005
Б.Рычило, «Мир Авиации» №2, 2003
НАЖ «Взлет» №4,10 2007; 11, 12 2008
А. Корнуков Российские «ВВС: итоги и перспективы», «Вестник авиации и космонавтики», №1, 2000.
А.Чернобровенский, С.Сокут, «Выход из штопора откладывается. ВВС сохраняют боеготовность за счет внутренних резервов», «Независимое военное обозрение», № 2, 2000
М.Никольский «28-й гвардейский истребительный авиационный Ленинградский ордена Кутузова III степени полк», «Авиация и Космонавтика» №8,2007
МиГ-29 «Война в воздухе» №128, 2005
С.Мороз «Фронтовой истребитель МиГ-29»; издательство «Экспресс», 2004
Н.Валуев «Автографы в небе» (История пилотажных групп ВВС СССР и России); издательство Камилла, 2001
Аналитический еженедельник «Коммерсантъ власть», 21.02.2005 авторы-составители — Михаил Лукин, Владимир Саввин.
Журнал «Власть» ВВС России № 33(786) от 25.08.2008 авторы-составители — Михаил Лукин, Владимир Саввин.
«Вечер Тьерри», 27.01.2009
«Воздушно-космическая оборона» №3(22), 2005
Оценка эффективности воздушных боев. Ред. А.А. Малеев, Е.А. Смирнова. — НИЦ ГосНИИАС. Научно-техническая информация. Серия: авиационные системы, № 9, 1993.
Современные российские ВВС (по данным зарубежного исследования). Ред. Б.И. Черняк. — НИЦ ГосНИИАС. Научно-техническая информация. Серия: авиационные системы, № 9, 1995.
«Киевский Телеграф» №9, 2005
Зарубежная печать о российской авиационной и космической технике (обзор 1998 г.) Ред. Е.И. Ружицкий. — ЦАГИ. Техническая информация. 1999, вып. 4.
М.Кенжетаяев «ВТС Казахстана с иностранными государствами: статус, перспективы и структура», «Экспорт вооружений», № 1, январь—февраль, 2002
В.Маешиков, «Крылья победы», издательство Русавия. 2006
Ю. Голотюк «Такая ракета нужна самому» «Известия», 15.12.1999
А.Краснов, «Завоевание превосходства в воздухе», «Зарубежное военное обозрение», № 2, 1988.
Энциклопедия «Оружие и технологии России. XXI век» Том 10 — «Авиационное вооружение и авионика»
Современные российские ВВС (по данным зарубежного исследования). B.S. Lambeth. RAND,RP — 346, 1994; Aviation Week, 7.8.1995, ч. 143. НИЦ ГосНИИАС. Научно-техническая информация. Серия: авиационные системы, № 9, 1995
IPMS-Mallari №57, 1986
MiG-29. Monografia; Letectvi a kosmonautika, 1989
MiG-29 Fulcrum; Aerofax Extra 2, 1991
Wielozadaniowy Samolot Bojowy MiG-29 №8 Warszawa, 2002
J.Martinek «MiG-29 9-12, 9-13», Zlinek No.2. / Vol. IV. — Praha, 1995
MiG-29 Fulcrum «4+ publication» — Praha, 1995
Е.Гордон, «Mikoyan MiG-29», Midland, 2006
П. Бутовский «IAPR» №14
Sowjetische Fliegerkrafte Deutschland 1945—94, 1998
MiG-29. Prezeglad konstrukcji lotniczych №2, 1992
K.Vandor, Soviet Air Force in Hungary & Austria 1944—1991. 2003
V. Bekhter (Russian Air Force Press Service) AirFleet №2, 2003 (37)
Air Fleet. Russian Air Force, Aircraft and Space review, № 3.—№ 6.

www.airforce.ru
www.migavia.ru
www.mil.ru
www.strizhi.ru
www.aviaforum.ru
www.mod.mil.by
www.mod.kz
www.vif2ne.ru
www.mil.gov.ua
www.forumavia.ru
www.gazete.kz 14.09.2006
www.monino.ru
www.byavia.net
www.aviation.ru
www.rumodelism.com
www.testpilots.narod.ru/mig
www.lenta.ru 14.02.05 Дмитрий Иванов
www.space.com.ua «ВВС Украины : десять лет взлетов и... падений», 30.08.2002
www.sambzik.narod.ru
www.dvvaui.narod.ru
www.chvvaui.net
www.kommersant.ru
www.sukhoi.ru/forum
www.aviaport.ru
www.missiles.ru/Su-25CM_121ARZ.htm
www.kacha.ru
www.vaul.ru
www.kvvaui.net
www.rvvaui.ru
www.16va.be
www.flugzeugforum.de
www.forum.keypublishing.co.uk
www.lsap.com.ua

