



ВВС Казахстана на переломе эпох

Вячеслав МАРТЫНЮК
Саваслейка

16 декабря 1991 года Казахстан последним из республик бывшего СССР принял закон о независимости и государственном суверенитете.

Среди многих задач предстояло построить и собственные вооруженные силы, в том числе - и ВВС. Вышее военное руководство страны, в отличие от своих коллег на постсоветском пространстве, не стало спешить в реформаторской горячке рубить ВВС под корень. Возможно, причиной тому стал восточный менталитет с его неспешностью, стремление не наломать дров в такой критический момент, а может - отсутствие необходимости в количестве специалистов управления авиационных частей были минимальными.

Но мой рассказ о том, как я служил в Казахстане, и о чем узнал, побывав спустя годы в местах, где начинался мой офицерский путь.

Моя служба началась в августе 1990 года, когда я в числе большой группы молодых офицеров прибыл в Талды-Курган. Без раскочки приступили к переучиванию на новый для нас самолет — МиГ-27. На тот момент на аэродроме базировалось два полка, принадлежавших разным структурам, — капониры нашего полка. У нас были МиГ-23, вооруженный МиГ-23. Кажется, в модификации П и МЛ. Разобраться в модификации М и Д и МиГ-23УБ.

В дальнейшем на базе сокращенного полка ПВО была создана база по хране-

нию МиГ-23 и МиГ-21, переданных туда из сокращаемых на тот момент аэродромов Аягуз и Уч-Арала (оба на МиГ-21). Позже туда же попали МиГ-27 из Жангизтобе, среди которых было несколько бортов и с «Кайрами».

Самолеты именно этого полка использовались в Афганистане уже под самый занавес войны (приблизительно за полгода). Из всех рассказов о том времени в памяти отложились только два эпизода.

Первый. Для устранения отказов и проверки работоспособности шасси (т.н. «гонки») самолет поднимался на гидрорподъемники вместе с подвесками, что категорически запрещено всеми инструкциями. Но с подготовкой к командировке в Афган сильно спешили.

Второй. Ввиду опасности поражения ПЗРК на самом опасном участке — взлет-посадка — изменили технику выполнения этих элементов. Взлет на форсаже, сразу после отрыва — шасси на уборку, закрылки тоже, крыло на 45°, разгон до ближнего привода и горка с максимально возможной перегрузкой. Обычно набранной энергии хватало для выхода на 5 тысяч м. На посадке «сыпались» с 5 тысяч за полтора витка. Утверждать не могу, но вроде были случаи, когда подобные художества имели печальные последствия. Впрочем, потери бывают и не на войне.

В начале сентября 1990 г. во время выполнения учебного перехвата маловысотной низкоскоростной цели, которую изображал Ан-2 из расположенных тут же ПАРМ, «цель» была сбита. Реально. Как оказалось, летчики злополучного МиГ-23УБ ни до, ни после столкновения Ан-2 не видели и даже не почувствовали удара. Спикировав в заданном квадрате с высоты 3000 до 200 м и не обнаружив «цель», инструктор в МиГе дал команду уходить. Летчик стал выводить самолет





не в горку, а боевым разворотом, и опустившаяся плоскость ударила по верхнему крылу Ан-2*...

И руководитель полетов с земли не подсказал. Впрочем, утратить радиолокационный контроль за этой парой было не мудрено — интенсивность полетов была так высока, что в воздухе находилось одновременно до 20 самолетов (зафиксирован максимум — 40 бортов одновременно). Летали два полка попеременно четыре раза в неделю, по две смены. Соответственно, и уровень подготовки летчиков был таков, что позволял летать звеном в предгорьях в режиме следования рельефу местности. И это при отсутствии на борту необходимой аппаратуры! Правда, сделать это мог далеко не каждый летчик. Но был случай, когда после какого-то совместного застолья с локаторщиками или на учениях, на спор, звено МиГ-27 незамеченным прошло охраняемое пространство в горах Джунгарского Алатау, и обнаружил себя, лишь пролетев над самой станцией.

* По другой версии, которую приводит И. Ефимов, катастрофа Ан-2 произошла из-за того, что летчики МиГ-23УБ были крайне плохо подготовлены к перехвату малоскоростной низколетящей цели. Они даже не знали, что атаковать ее надо как наземную цель и перехватывали как обычно. Ан-2 они видели, просто не справились с огромной скоростью сближения и не успели отвернуть. Момент столкновения они почувствовали (Прим. ред.).

В связи со спецификой самолета, основную долю вылетов занимала работа на полигоне: бомбометание, пуски НАРов, пуски Х-25, Х-29, стрельба из пушки. Последнее доставляло особенно много хлопот техникам самолетов, т.к. после каждого применения приходилось долго и нудно отмывать створки передней ниши шасси от порохового нагара. Только голь на



выдумку хитра, и однажды кто-то придумал мазать створки ЦИАТИМом, который затем легко смывался керосином вместе с нагаром. Не знаю почему, но при применении НАРов предпочтение отдавалось С-5. Их заряжали часто и помногу, а если предстояло применение С-8, то их давали по одной ракете на заход.

Помимо плановой боевой учебы наш полк привлекался и к выполнению более серьезных задач. Так в начале марта проводились учения «Юг-91», где были задействованы части и соединения трех (!) военных округов: Туркестанского, Среднеазиатского и Центрального. Как нам тогда объяснили, после вывода советских войск из Афганистана, некоторые особо ретивые командиры афганской оппозиции решили не останавливаться на границе, а перенести боевые действия за речку. Для охлаждения горячих голов решено было провести образцово-показательное «помахивание дубиной» вдоль границы с Афганистаном. Наша РАЭ практически полным составом была переброшена на аэродром Карши Узбекской ССР, откуда и работала совместно с тамошними Су-24 по полигонам где-то в горах. Как долго шли сами учения — не знаю, но авиационная составляющая в лице нашего полка включилась в работу 5 марта, а уже 8 марта, на радость боевым подругам, вернулась назад.

От этих четырех дней моей первой командировки в памяти осталось совсем мало. Помню ощущение собственной нужности и гордости за могучую силу нашей армии. А еще удивление от оперативности, размеренности и четкости происходящего. Никакой суеты, нервозности, сумбура, нестыковки. Хотя совсем без казусов не обошлось.

После неоднократных к тому времени попыток захватов и угонов самолетов, которые иногда заканчивались удачно, была издана куча инструкций и разработаны мероприятия, предназначенные для предотвращения подобных происшествий. Одним из средств должен был стать

замок специальной конструкции, устанавливаемый на РУД. Устройство блокировало перемещение РУД. Ключи от замка находились у техника самолета, дежурного по части и в особом отделе. В день убоятия, т.е. 5 марта 1991 г., после проведения предполетной подготовки техник 16 борта установил замок на РУД и убыл с передовой командой в Карши. Вместе с ключами... И вот для оставшихся наступил час Х. Команда дана, летчики занимают свои места в кабинах. И вот тут-то выясняется, что самолет с бортовым номером 16 комэски 1 АЭ п/п-ка Мамчиц лететь не может. Все попытки снять вредный замок оказались тщетными. Привезли запасной ключ от дежурного по части — не подошел. Привезли всю коробку с ключами — не подошел ни один. Приложив гигантские усилия, нашли особиста, привезли хранящиеся у него ключи — эффект тот же. В результате комэска улетел на запасном самолете...

За время моей службы был еще инцидент, с гражданским бортом. Аэродром наш в Талды-Кургане был совместного базирования — мы его делили с ГВФ. Но расположение рулежных полос таково, что даже при интенсивных полетах никто никому не мешает. Тем более, что даже в лучшие времена здесь за день бывало не больше 10 гражданских бортов в сутки, в основном — Як-40 и Ан-2. Да дважды в неделю совершал у нас посадку Ту-134 сообщением Москва — Алма-Ата. В этот раз всё было как всегда, у нас шли полеты. «Тушка» села и спустя часа полтора-два начала выруливать на взлет. Только теперь почему-то самолет свернул на нашу рулежку и покатился вдоль ЦЗТ, причем на большой скорости. Спустя секунды раздался звук удара и следом еще один... И вот мимо нас прорулил самолет... без правой консоли. В иллюминаторах белели лица испуганных пассажиров...

Позже этот Ту-134, не разминувшийся с одной из аэродромных спецмашин, списали, так как по всему плану пошли тре-



шины. Он долго еще стоял в отстойнике рядом с отслужившими свой век Ан-2. Произошло это поздней осенью либо 91-го, либо 92-го года*.

Второй случай произошел зимой 1992 г. Лежал уже глубокий снег, и шли ночные полеты. Мой однокашник Володя Митрохович, выпустив свою спарку и подождав пока та пройдет техпост и вырулит на старт, ушел ужинать. Самолет вырулил на ВПП, постоял некоторое время, а потом, испуская форсажный огненный хвост, начал разбег... И вдруг звук оборвался. Фары прочертили длинную дугу по снегу и погасли. Было видно, что самолет выбросило с полосы. Все это произошло так стремительно, что мы первые секунды будто оцепенели. Но инженер эскадрильи быстро оценил ситуацию и взял руководство на себя. Тут и до столовой дошли известия о ЧП. Оттуда вывалили все — не так уж часто случались у нас аварии. И вот по снежной целине толпа бежит к самолету, наперегонки с аварийным тягачом со скачущим водилом на прицепе.

У самолета оказалась сломана правая стойка — заводской брак.

Был и еще случай, осенью того же года. Боец пропал на ночных полетах. Труп его нашли только утром. Расследование показало, что его убило крылом одной из руливших мимо спарок. Есть такая особенность у МиГ-23УБ. Из-за отсутствия РЛС, носовая стойка практически не обжимается, нос высоко задран. На рулении обзора вперед практически никакого. А уж ночью и подавно. Напряженное внимание летчиков приковано к белым полосам разметки в свете фар — не дай бог с бетонки съехать! И уж, конечно, в таких условиях за концами крыла никто не следит.

Но были в службе не только мрачные эпизоды. Например, вот такая веселая картина: ранняя весна, у нас идет предполетная. А со взлетки комендант аэродрома на мотоцикле, стреляя из ракетницы, пытается согнать корову. Можно еще изобразить, как расчищал снег импровизированный снегоуборщик — ящик от ракет, прицепленный за КамАЗом и оседланный летчиками. Вот только как описать, как на ночных полетах, при — 35°C техника окатывает вдруг с головы до ног керосином из порвавшегося шланга, как при закатке самолета в укрытие проскальзывает передняя стойка, и техника, управляющего в этот момент самолетом посредством т.н. «гитары», бросает и втыкает головой в сугроб, как достают его оттуда со смехом товарищи, как греется технота в форсажных камерах только что прилетевших самолетов, как техник, в ожидании летчика на вылет, греется в выхлопных газах стоящего рядом АЛА, или сушит валенки, надев их на выхлопную трубу, и как не замечает, что подошва уже прогорела, а до конца полетов еще 5 часов...

А был еще такой случай. Как так получается, но в наших авиачастях бойцы всё больше откуда-то из Средней Азии. Вот Коле Ручищину, технику 21 борта, дали в помощь такого механика, ну вроде по-

* Документальную версию этого события см. на с. 36. (Прим. ред.)





смышленее других и русский вроде понимает. Николай научил его даже ставить парашют, заправлять самолет топливом и воздухом и менять резину! И вот однажды, минут за 10 до вылета, подходит этот боец к нему и так четко, приложив руку к беретке, докладывает: «Товарищ лейтенант, самолет топливом и током заправлен». Ну, все, кто осознал, заржали, конечно, и долго потом успокоиться не могли. Все дело в том, что основным навигационным прибором МиГ-27 является инерциальная курсовертикаль (ИКВ) — гироскоп, на приведение в рабочее состояние которого (раскрутки) необходимо не менее 15 минут. Вот этот-то важнейший процесс и прервал «смышленный» механик. В этот раз всё обошлось, а обычно после таких фокусов ИКВ «сдыхала».

Вообще надо сказать, что до сих пор в ВВС России нет самолета, способного выполнять задачи, которые возлагались на МиГ-27. Опрометчивое решение руководства ВВС снять с вооружения все одномоторные самолеты из-за их, якобы, меньшей надежности по сравнению с двухмоторными, в дальнейшем вышло боком. Случилось это еще в первую чеченскую кампанию, когда возникла необходимость нанесения точечных бомбовых ударов в горах в условиях недостаточной видимости. Прицельно-навигационный комплекс (ПРНК) МиГ-27 позволяет производить после взлета автоматический выход на цель, бомбометание и возвращение на аэродром базирования. Эти возможности самолета и осваивались в нашем полку в течение 1991-92 гг. Для этого была проведена точная геодезическая разметка аэродрома, установлены реперы и створы. Навыкам определения стояночного курса самолета с использованием бортового оборудования были обучены все техники самолетов. Освоение этого режима встречало определенные трудности. ПРНК оказался весьма чувствительным к качеству источника питания, а состояние АЛА к тому времени было достаточно плачевным, и сбои были нередки. А после этого настройку ИКВ

приходилось начинать сначала. А это 15-20 минут, в которые даже по самолету не разрешалось ходить.

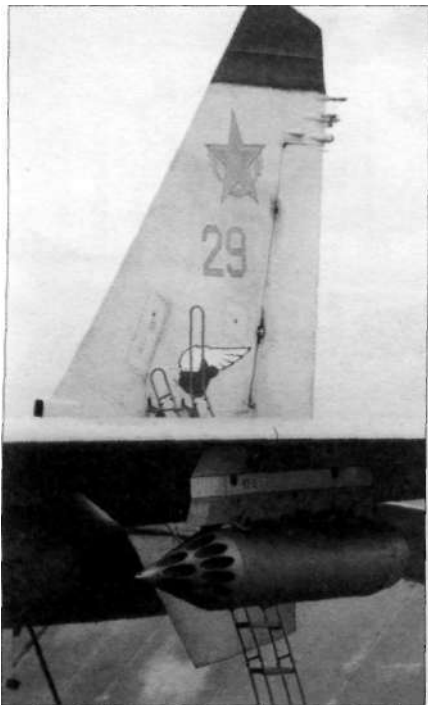
Сложными в применении оказались и ракеты с полуактивной системой наведения по лазерному лучу Х-25 и Х-29. Одним из немногих летчиков, освоивших в совершенстве применение этих ракет, был командир 1 АЭ п/п-к Мамчиц. Начальник полигона нередко ругался, что после его

пусков приходилось заново строить мишени, настолько точно он укладывал ракеты в цель. Хотя для той же Х-25 попаданием считается отклонение от цели на 10 м, настолько мощная у нее БЧ.

Несмотря ни на что мы летали, летали часто и помногу, отдыхая только в воскресенье. Столь высокая интенсивность боевой учебы, как мне представляется, была обусловлена близостью границы с Китаем. Но постепенно, начиная где-то с середины 1992 года, количество летных смен уменьшилось до одной-двух в месяц. Да и не мудрено, началось великое перемещение людей в поисках лучшей доли. До полетов ли?

Надо сказать, что военное руководство Казахстана очень осторожно и разумно подходило к решению кадровых вопросов. Никого не заставляли принимать присягу и желающим перевестись не чинили препятствий. Вопрос с переводом решался в среднем за полгода и меньше. Был даже такой случай. Заполит эскадрильи из полка Су-24 в Николаевке (под Алма-Атой), съездив в отпуск в Россию, привез отношение на 24 летчика, т.е. 12 экипажей сразу. Правда, окончательный результат этой истории мне не известен.





Но на безрыбье и рак рыба. Благо, что строить заново что-либо капитальное не пришлось. Воспользовались укрытиями и помещениями дежурного звена, существовавшего в бытность полка ПВО. Провели связь, положили новый асфальт, восстановили работоспособность створок укрытий, решили вопросы взаимодействия и обеспечения с тыловыми службами. С 1 октября 1993 г. дежурное звено в составе пары МиГ-27, вооруженных 4 ракетами Р-60М с одним подвесным подфюзеляжным топливным баком, заступило на дежурство. Выезжали до восхода солнца, вытаскивали самолеты из укрытий, выполняли предполетную, газовали, оформляли документацию и докладывали наверх. Потом от ежедневных газовок отказались — дорого. Опробование двигателей стали проводить только во время предварительной подготовки и при приеме-передаче следующему составу дежурного звена. Дежурили по 10 дней. Но и такой режим оказался тяжелой нагрузкой для полка, т.к. приходилось отвлекать от плановой рабо-

ты по два специалиста, к тому же отнюдь не начального уровня подготовки. Мне довелось дежурить первую и третью декаду октября. За это время нас несколько раз проверяли из Главного штаба, объявляя учебную тревогу. И только один раз она была боевой, но до взлета дело так и не дошло. Постояв на полосе в готовности к старту, летчик получил «отбой» и зарулил на стоянку.

Вернувшись в те места через 8 лет, т.е. в 2002-м, был приятно удивлен. ВВС Казахстана живут и живут достаточно активно, имея на вооружении практически все типы самолетов, за исключением тяжелых и больших. В самом Талды-Кургане появились Су-27, переданные Россией в счет компенсации за Ту-95. К сожалению, при решении этого вопроса, российские ответственные лица проявили, скажем так — недалковидность. Руководствовались они, по всей видимости, не стремлением укрепить авиацию стра-

К 1993 году в ВВС Казахстана сложилась критическая ситуация с призывом рядового состава — бойцов катастрофически не хватало. Даже стоянки охранять приходилось офицерам и прапорщикам. Заступали на сутки, с консервами и термосами. Но уже летом 1993-го между Россией и Казахстаном было заключено соглашение о подготовке младших авиационных специалистов по обслуживанию аэродромной спецтехники. И в августе первая группа из 25 человек убыла в учебную часть, куда-то под Москву.

В том же 93-м сверху поставили задачу организовать боевое дежурство своими силами и с той техникой, что была в наличии. О причинах, вызвавших к жизни такой приказ, официально нигде не говорилось, но на уровне слухов проходила информация об участившихся случаях нарушения воздушной границы со стороны Китая. Якобы, имел даже место случай проникновения Су-27 (?) вглубь Казахстана до Караганды. На обратном пути он зашел на посадку в Уч-Арале, сделал пробежку по полосе и ушел в сторону Китая через так называемые Джунгарские ворота. Сложно судить о том, правда это или нет, но я считаю, что вероятность такого события весьма высока — слишком уж велик соблазн заглянуть к соседу в дом, коль знаешь, что помешать он тебе не сможет. Ведь на тот момент единой системы ПВО, подобной той, что была в Советском Союзе, у Казахстана не существовало. Возможность наблюдать за воздушным пространством, может, и сохранилась, а вот реагировать на нарушения, увы, было нечем. Постановку на боевое дежурство МиГ-27 — самолетов без радиолокационного оборудования и вооруженных ракетами с дальностью пуска 10 км — иначе как насмешкой над самой сутью ПВО не назовешь...



тегического партнера и союзника России в Азиатском регионе, а стремлением сбыть негодный товар. Зачастую самолеты передавались «голыми», без обязательного в таких случаях к сложной технике специального наземного оборудования, контрольно-проверочной аппаратуры и документации. (А вот интересно, по каким ценам они шли? Уж не как новые ли?) Практически все машины разносерийные, что сразу выводит на первое место проблему нехватки запчастей, т.к. ни о какой взаимозаменяемости не может быть и речи. «Доброму соседу» передавали в конце изношенные Су-27, с мизерным ресурсом, в основном из полков, сокращенных в России...

Не знаю, как кто, а мне за державу стыдно.

При освоении «новой» техники ВВС Казахстана столкнулись с новой проблемой — нехваткой, а порой и отсутствием нужных специалистов. Так или иначе, но процесс освоения Су-27 пошел. Правда, довольно специфично: большое внимание уделено работе Су-27 по наземным целям, в то время как МиГ-27 стоит в ДЗ как перехватчик. Это данные на начало 2002 г., и, полагаю, это вынужденный шаг руководства ВВС Казахстана. Возможно, на Су-27 отсутствовали исправные БРЛС или современные ракеты класса «воздух-воздух».

Не исключено, что эти проблемы могут быть преодолены. Во всяком случае, на примере Талды-Кургана я убедился — ВВС Казахстана динамично и грамотно развивающаяся структура Республики. 34 тактических учения в год с боевым применением — цифра, говорящая о многом.

Оптимизирован состав и размещение авиатехники (АТ) по территории страны.

Так, например, МиГ-21, оставшиеся на базе хранения в Талды-Кургане, введены в строй и переданы на аэродром Балхаш в дополнение к уже имеющимся там МиГ-25РБ.

Неизменным оставалось место базирования Су-24 — аэр. Николаевка (ныне — Жетыген) под Алматы.

А вот МиГ-31 перебазированы из Семипалатинска под Караганду. По-видимому, для прикрытия Астаны.

Л-39 из Луговой перебазированы в Балхаш, а МиГ-29 — в Жетыген. Правда, года два назад в СМИ прошла информация о передаче этой базы американцам для проведения антитеррористических операций*.

В Чимкенте, помимо Су-25, находится база хранения разведчиков Су-17МЗР.

После сдачи МиГ-21 на хранение в Талды-Курган в 1990-91 гг. в Уч-Арале остались только Ми-8 и Ми-24.

Транспортники сосредоточены в основном на юге страны: в Первомайском (Алматы) — Ми-8, Ан-12 и Ан-26; в Джамбуле (ныне Тараз) — вместо расформированной авиабазы осталась авиационная комендатура, которая охраняет безресурсные Ми-26 и другие вертолеты, подлежащие списанию и утилизации.



В Боралдае (ранее Бурундай) стоят пограничники — Ми-8 и Ан-2.

Каждая точка базирования АТ реорганизована в авиационную базу или авиационную комендатуру под единым командованием, имеет свое название и свою эмблему.

Что же касается Аягуза (МиГ-21) и Жангизтобе (МиГ-27), то они были сокращены еще при Советском Союзе.

Централизованно решен вопрос с подготовкой национальных специалистов для авиации. В Актюбинске**, на базе бывшего летного училища гражданской авиации, организовано обучение летчиков, штурманов и техников. Авиапарк составляют самолеты Як-18Г. Дальнейшая стажировка проходит уже в частях на вертолетах Ми-8 и самолетах Л-39.

О том, что ВВС не оставлены без внимания руководства Республики, видно было и по новой форме военнослужащих, и по порядку на аэродроме, и по обновленной окраске МиГ-27 и Су-27.

На этой мажорной ноте и хотелось бы закончить свой рассказ. Если кто-то захочет поправить или дополнить - милости прошу. История творилась и творится на наших глазах и нашими руками, а потому важно сохранить ее крупинки, чтобы потом никто не смог подправить или переписать ее себе в угоду, как это происходило в нашей стране уже не раз.

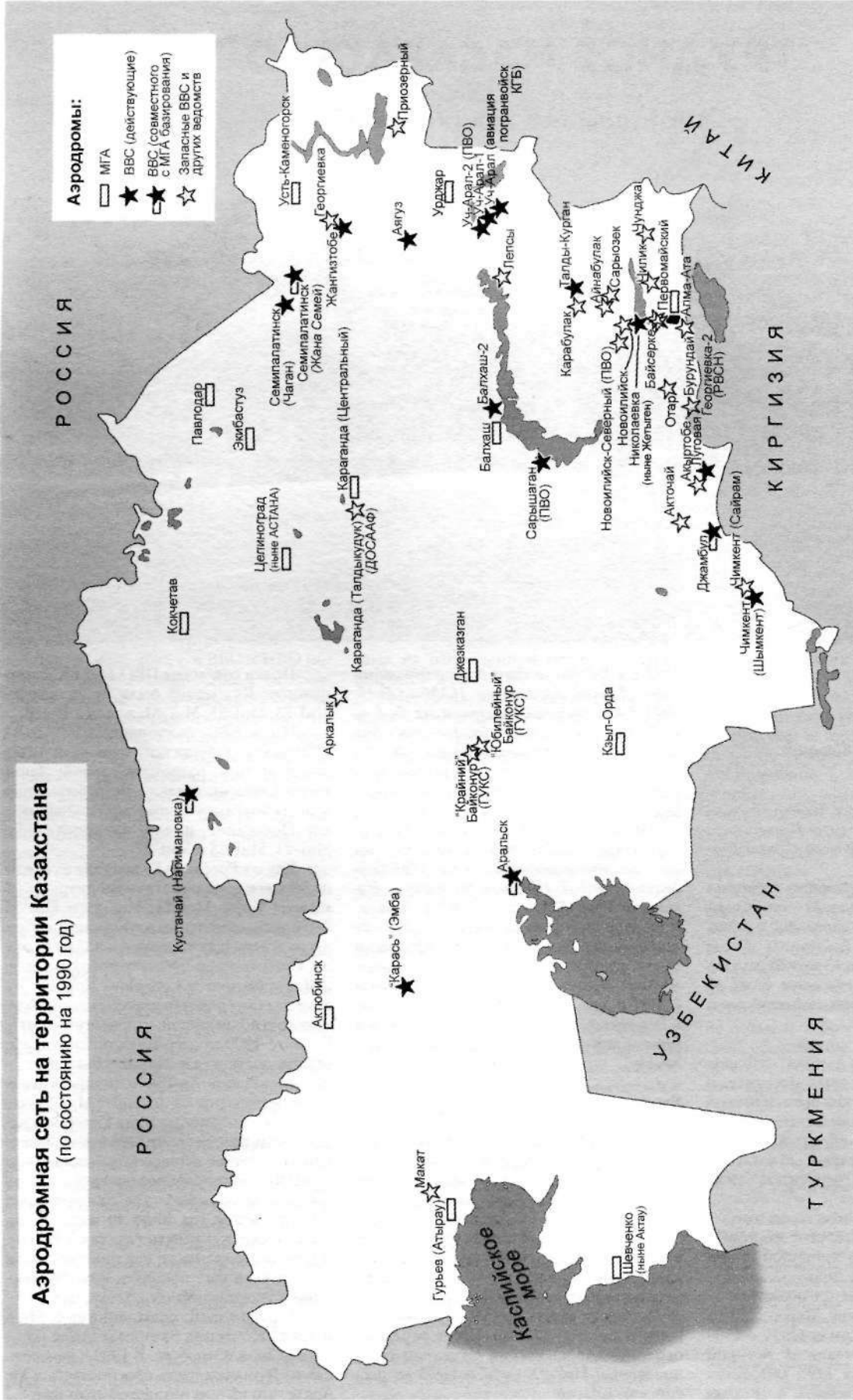
Низкий поклон от меня и огромное спасибо всем однополчанам и друзьям, служившим и служащим России ли, Казахстану ли. Как ни крути, мы все еще ощущаем себя единым народом с одной историей.

Фото автора, сделаны в сентябре 2002 года.

* Информация не подтверждается (Прим. ред.).
** Актюбинский военный институт Сил воздушной обороны — так теперь называется это учебное заведение (Прим. И. Ефимова).



Аэродромная сеть на территории Казахстана (по состоянию на 1990 год)



Географические названия

С обретением Казахстаном независимости в стране прошла череда переименований населенных пунктов. Это коснулось и тех городов и поселков, где стояли и стоят авиачасты.

Следует учесть, что новые названия приживаются по-разному — где-то с трудом, где-то сразу. Разумеется, новые названия обязательны для употребления официальными средствами массовой информации, но на бытовом уровне звучат и прежние.

Так, с одинаковой частотой можно встретить и новое название старой столицы — Алматы, и старое ее название — Астана-Ата.

Джамбул называется ныне Тараз, Гурьев — Атырау.

Аэродром Первомайский (что под Астана-Атой) в повседневной жизни на всех уровнях больше называется Первомайкой.

Аэродром Буриндой переименован в Боралдай, только новое название практически никто не употребляет.

Новое название аэродрома под Астана-Атой — Жетыген, но чаще звучит его прежнее название — Николаевка.

Наряду с названием Уч-Арал применяется Учарал.

Прежнее название Талды-Курган остается более популярным, чем новое Талдыкорган.

Бывший Шевченко называется сейчас Актау. Вот здесь новое название прижилось, хотя и Тараса Григорьевича уважают, он там в ссылке жил и творил.

ТРУДНОЕ НАСЛЕДСТВО

Строительство казахских ВВС



МиГ-29УБ. 600-я авиационная база, Жетыген, май 2005 г.
MiG-29UB "24 Red" of the 600th Air Base at Zhetysgen AB,
May 2005

Хольгер МЮЛЛЕР,
Штефан БЮТТНЕР,
Александр ГОЛЬЦ
Берлин
(Ho/ger Mijller/Stefan Buftner/
Alexander Golz)

Материал публикуется с любезного
разрешения редакции *Flieger Revue*.
Перевод с немецкого - Василия Золотова.

В 1989-90 гг. на территории Казахстана концентрировалось более 20 военных аэродромов с более чем 1200 самолетов и вертолетов. С крушением Советского Союза в 1991-м вторая по величине республика унаследовала сравнительно небольшую часть своих воздушных сил. Строительство новых ВВС стало неизбежным.

Побелка бордюров и оград - это первое, что бросается в глаза посетителю авиачасти, еще с советских времен известной как Николаевка. Самолетные укрытия для двух эскадрилий по обе стороны предстартовой линии оставляют впечатление распланированного на чертежной доске аэродрома.

Казахстанские национальные цвета — желтый и голубой — украшают многочисленные возведенные в типичном советском стиле здания. Над строевой площадкой возвышаются бюсты летчиков.

Командир полковник Мирасс Жильгильдин, опытный штурман Су-24 с 1500 часов налета, рассказывает об истории авиачасти: «Сегодняшний 149-й гвардейский бомбардировочный полк основан в 19 июня

1938 г. в Хабаровске как 6-й истребительный полк. Летали сначала на И-15бис, И-16, ЛаГГ-3 и истребителях Яковлева - с Як-1 по Як-9. По окончании войны базировались в Балгарии, в 1948-м передислоцировались в ТуркВО на аэродром Чирчик (Узбекистан), где полк с 1950 г. летал на самолетах Р-63 Кингкобратовой С 1952-го на вооружении стоял МиГ-15бис, с 1960-го - МиГ-17. С 1969 г. часть мировали в истребительно-бомбардировочный авиаполк, обозначенный потом как 149-й Гвардейский АПИБ. С 1971-го он базировался в Николаевке. Там с 1975-го после очередной реструктуризации авиачасть получила на вооружение самолеты Як-28 и стала бомбардировочным полком фронтовой авиации. После кратковременного применения в Афганской войне в 1980-м полк без потерь вернулся обратно и был переоснащен на Су-24 старых серий выпуска, которые и сегодня находятся на вооружении».

Раздел имущества

Многое говорит за то, что Россия, исходя из своих интересов в Казахстане — ведь там остались ее важнейшие военные объекты, такие как космодром Байконур, атомный полигон Семипалатинск и авиабаза Луговая, где обучались иностранные военные специалисты — хотела оставить казахскому правительству как можно меньше свободы выбора. На базе Долон до 1994 г. базировались Ту-95МС бомбардировочной дивизии 37-й ВА. После передачи около 40 машин России Казахстан получил взамен МиГ-29, Су-27 и Су-25 из российских запасов.

Полки советских ПВО 14-й ВА на территории Казахстана были представлены МиГ-23, МиГ-25, МиГ-31, а также Ту-128. Части ВВС, подчинявшиеся 73-й ВА Ташкенте (Узбекистан), включали полки транспортной, развеывательной, фронтовой авиации, а также истребительные и истребительно-бомбардировочные полки. Последние имели на вооружении МиГ-21, МиГ-23 и МиГ-27.

Как и в России, в Казахстане в середине 90-х все однодвигательные ударные самолеты типов МиГ-21, МиГ-23 и МиГ-27 были выведены из эксплуатации и собраны на площадках хранения в Талды-Кургане. Известно про попытку продать украдкой эту технику в Северную Корею. Эта попытка потерпела неудачу благодаря бдительности мировой общественности. В марте 1999-го азербайджанская служба безопасности на аэродроме в Баку обыскала российский Ан-124 и конфисковала шесть находившихся на борту МиГ-21, которые предназначались для Северной Кореи. Несмотря на то, что эти шесть машин спустя короткое время опять были возвращены Казахстану, вопрос оставался открытым: как много самолетов из пропавших с баз хранения (от 30 до 40 штук) могло фактически достигнуть Северной Кореи. В результате скандала, как минимум, свой пост должен был покинуть министр обороны Казахстана Мухтар Алтынбаев.

Вертолетный флот получил Ми-8 и Ми-24 из частей, базировавшихся раньше в ГСВГ в Ютербоге. В 1992 г. выведенная из Германии часть обосновалась в Уч-Арале, что вблизи китайской границы.



Между Россией и НАТО

Казахстанские ВВС стоят сегодня перед тяжелой проблемой: воздушное пространство страны, в 7 раз превышающей Германию, защитить сравнительно скромными средствами. В рамках реформ проводится некоторая реструктуризация.

Так, в июне 2002 г. в ВВС и ПВО получили единое командование с дислокацией в Алматы. Сформированы боевые системы дальнего радиуса действия — на истребителях МиГ-31 (которые на вооружении состоят еще только в России) и Су-27*, сконцентрированные в Караганде. База находится почти по центру страны, и с нее можно быстро перехватить потенциальные цели с любого направления.

В непосредственной близости от Караганды находятся действующие авиачасти, оснащенные еще самолетами МиГ-29, предназначенными для защиты находящейся рядом столицы — Астаны (бывший Целиноград)**.

Есть еще полк Су-27, базирующийся вместе небольшим количеством Су-25 в Актау (бывший Шевченко) на Каспии***.

На базе Жетыген на Капчагайском водохранилище сосредоточены МиГ-29 и Су-24 истребительно— и истребительно-бомбардировочной авиации.

С 1996 г. упоминавшийся выше 149-й ГБАП обозначен как 600-я Гв. Краснознаменная авиабаза. Одновременно произошло переименование Николаевки в Жетыген. В марте 2003 г. сюда перевели МиГ-29 (версии 9.12) из 715-го авиаполка из Луговой. Казахским ВВС сегодня принадлежат 39 машин этого типа.

Транспортная компонента оперирует Ан-12 и Ан-24/26 из международного аэропорта Алматы.

Единственная казахская вертолетная база — в Уч-Арае — укомплектована уже упомянутыми Ми-8 и Ми-24.

Транспортные вертолеты Ми-8 и Ми-26 157-го вертолетного полка должны находиться вблизи стыка границ Казахстана с Киргизией и Узбекистаном в Таразе (прежде — Джамбул), статус базы и техники, правда, не ясны.

Это в равной степени относится и к 39-й разведывательному полку из Балхаша на одноименном озере, где стоят МиГ-25РБ и Су-24МР****.

Местоположение авиации погранвойск с Ми-8 и Ан-72 — Алматы-Бурундай.

Как и все ВВС СНГ, казахская военная авиация имеет незначительную боеготовность и ограниченный налет вследствие недостаточного финансирования. В этом отношении примечательно, что налет пилотов 1 класса, по казахским данным, достигает ежегодно 40 часов, в то время как молодые пилоты проводят в воздухе до 80 часов.

Проблемы с кадрами в казахских ВВС берут начало из советской эры. Во все времена на командных (включая высшее командование), летных и технических должностях там преобладали русские. Казахстан в последние годы приложил большие усилия, чтобы переломить ситуацию и поставить на ключевые командные должности собственные кадры. Для этого большое число офицеров направляются в учебные заведения стран НАТО (США, Турция и Германия). Мало того, казахское руководство торопит западных союзников ускорить процесс подготовки.

И это несмотря на то, что обучение проводится еще и в других странах СНГ. Подготовка летного персонала продолжается в России. Капитальный ремонт самолетов и вертолетов выполняется как там, так и на Украине. Россия для Казахстана и в дальнейшем может оставаться важнейшим поставщиком военной техники. Единственный казахский авиаремонтный завод в Алматы обслуживает гражданские воздушные суда*****.

Су-24. 600-я авиационная база, Жетыген, май 2005 г.

Su-24 "11 Red", another 600th Air Base aircraft. Zhetygen AB, May 2005

В конце 2004 г. стартовала совместная российско-казахская программа создания нового вертолета. В рамках этой программы погранвойскам будут поставлены 4 модернизируемых Ми-17Д, за которыми должны последовать еще 10. То, что Россия на выгодных условиях поставит вертолеты, еще не значит, что США откажутся от своей программы Foreign Military Aid-Programms, в рамках которой странам этого региона бесплатно предоставляется необходимая военная техника, а заодно американцы обоснуются на тамошнем рынке и распространят свое политическое влияние.

Республика Казахстан строит большие планы на будущее. Президент Нурсултан Назарбаев в конце 1997-го обнародовал свою программу «Казахстан 2030». В ней он говорит о независимой и стабильной стране. Для достижения такой цели в этом пока еще неспокойном регионе большие и боеготовые вооруженные силы обязательны. Поступления от добычи нефти должны сделать это возможным. Это, вероятно, включает и развитие казахских ВВС.

Фото Александра Гольца.

* Су-27 в Караганде нет, они базируются только в Талдыкоргане (Прим. И. Ефимова).

** МиГ-29 сосредоточены только в Николаевке и на охрану Астаны не привлекаются (Прим. И. Ефимова).

*** В Актау — авиационная комендатура, на базе которой почти ежегодно проводятся масштабные учения с перебазированием больших сил авиации, а также созданы все условия для организации, при необходимости, боевого дежурства истребителей. Т.е. и Су-27, и Су-25 могут там эпизодически появляться (Прим. И. Ефимова).

**** Су-24МР еще в 1994-м году перебрали в Николаевку, и в Балхаше их теперь нет. МиГ-25РБ летали до 2000-го года, сейчас стоят без ресурса (Прим. И. Ефимова).

***** Указанный завод — 405-й ремонтирует и военные вертолеты (Прим. И. Ефимова).

19 июля 1991 г. Ту-134А-3 СССР-65767 из 240-го ЛО Алма-Атинского ОАО Казахского УГА (зав. №(93)62335, сер. №5209) летел рейсом 579-Х-6 Москва (Домодедово) — Кустанай — Талды-Курган — Алма-Ата с 48 пассажирами. В составе экипажа были: КВС Д.Р. Османов, второй пилот В.М. Сутормин, бортинженер В.В. Баюнов, штурман Р.Р. Османов и две бортпроводницы.

В Талды-Кургане аэродром совместного базирования гражданской авиации и ВВС. В тот день ожидался прилёт большой группы военных самолётов; для их обслуживания на лётное поле была выведена спецтехника и расположена вдоль магистральной рулѐжной дорожки. При этом водитель Н. Турков поставил свою машину (аэродромный пусковой агрегат УПГ-300 на шасси ЗиЛ-131) слишком близко к рулѐжной дорожке. Диспетчер О.В. Гамалей, не согласовав схему руления с руководителем полѐтов ВВС, разрешил экипажу Ту-134А вырлиться на взлѐт по МРД.

КВС видел стоящую возле рулѐжной дорожки машину, к тому же второй пилот и штурман дважды предупредили его о препятствии. Тем не менее командир, пропустив мимо ушей эти предупреждения, рулил на повышенной скорости и не доложил диспетчеру о машине. В результате в 08:02 (05:02 по местному времени) Ту-134А ударил заторможенный грузовик правым полукрылом в заднюю часть кузова с такой силой, что догнули крепѐжные болты, правая ОЧК отломилась по стыку с СЧК и, проволочившись 30 м за самолѐтом на тяге элерона, упала на землю. К счастью, пожар не возник, хотя топливо лилось рекой. Самолѐт остановился в 78 м от места столкновения. Никто не пострадал; самолѐт был восстановлен и летал в авиакомпании «Казахстан эйрлайнз» где-то до 1996-97 года.

Любопытны переговоры членов экипажа между собой:

- По восьмой дал?

- Да, по восьмой (т.е. диспетчер дал команду вырлиться на ВПП по рулѐжной дорожке №8 - авт.).

- Нам по магистральной дал (магистральной рулѐжной дорожке, идущей параллельно полосе - авт.).

- Лѐтчику по чепчику только не зацепить бы.

- Пусть нагибаются.

- Прогрев первый.

- Крылом башка попадѐм, савсэм болной будѐт.

- Справа посмотри.

- Смотрю в оба.

- Похоже, близко.

- Да, я тоже так...

- Быстро не надо, левее. Левее, зацепим! Твою мать, ещѐ!

- Куда левее, б...?... всѐ, приехали.

Как говорится, сначала веселились...

Информацию предоставил Д. Комиссаров

Окраска самолетов и вертолетов казахских СВО

После обретения Казахстаном независимости в окраске летательных аппаратов, принадлежащих ВВС и другим ведомствам (к примеру, погранвойскам), мало что изменилось. Камуфляж тех или иных самолетов и вертолетов соответствует стандартам, введенным для данных типов еще в советские времена. Правда, следует учитывать следующее: мало того, что Казахстану изначально досталась уже немало послужившая авиатехника, но и в последующие годы на обновление «внешности» самолетов и вертолетов средств, как правило, не хватало. Время и погода не щадят камуфляж, который у большинства машин выглядит выгоревшим и поблекшим. Перекраске подвергались лишь те летательные аппараты, которые проходили капитальный ремонт на ремзаводах, а также готовившиеся к участию в учениях и воздушных парадах. Схема окраски при этом сохранялась стандартной.

С 1992 года на самолетах и вертолетах казахских ВВС стали появляться новые опознавательные знаки. Основой осталась красная звезда (опознавательный знак советских ВВС), но белую обводку заменили на желтую. В середине ее — стилизованное солнце — желтый круг с короткими лучами по периметру. В нижней части звезды, с выходом за ее пределы, — стилизованное изображение орла, взятое с национального герба. Следует отметить, что на разных типах ЛА опознавательные знаки довольно сильно разнятся. Это говорит о том, что: либо жестких стандартов на нанесение ОЗ не выработано и в каждой авиачасти их наносят в соответствии со своим вкусом, либо существующие рекомендации исполняются небрежно*.

Опознавательные знаки самолеты и вертолеты получают постепенно, в первую очередь — на киле. При этом есть самолеты, еще несущие на крыле (сверху и снизу) прежние красные звезды. Есть машины (на 2006 г.) до сих пор не сменившие советскую опознавательную символику. Полный комплект новых ОЗ (на всех позициях) самолеты получают большей частью после капитального ремонта.

Материал подготовлен В. Золотовьи.

* По словам И. Ефимова, опознавательные знаки и порядок их нанесения на ЛА строго регламентированы соответствующими приказами.





Военная авиация Казахстана

Игорь ЕФИМОВ
Апматы

1959 года рождения, в 1980-м окончил Барнаульское летное училище и до 1989 г. служил в отдельных разведывательных авиационных полках, летая на самолетах Як-28Р и Су-24МР.

1980-84 гг. - Прикарпатский ВО, авр. Коломыя; 1984-89 гг. - ЮГВ, авр. Кунмада-раш.

С 1989-го по 2005-й годы служил в Казахстане. Летал на аэродромах Балхаш и Николаевка, пройдя последовательно все летные командные ступеньки, стал командиром авиационной базы в Балхаше (1997-99 гг.), затем - старшим инспектором-летчиком и начальником штаба ВВС Казахстана.

Крайний вылет на Су-24 выполнил 1 мая 2005 года.

За всю летную жизнь налетал около 2000 часов, обучил немало молодых летчиков. В конце 2005-го уволен в запас. Сейчас живет в Алматы.

Я родился и окончил среднюю школу в Апма-Ате, поэтому, когда в 1989-м встал вопрос, где мне продолжать службу, я попросился в Казахстан. Так из Венгрии, с учетом этого желания, меня направили в г. Балхаш. В 1989-м перестроечной лихорадки в нашей части еще не ощущалось — летали интенсивно, керосин лился рекой. Ухудшение началось года с 1991-го, а к 1993-му летная работа была практически парализована.

Конечно, это напрямую было связано с распадом СССР. Летчики, техники, командиры в полку, как и всюду по Союзу, носили преимущественно славянские фамилии, поэтому, когда в конце 1991 года Казахстан объявил о суверенитете, начались интенсивные межреспубликанские перемещения военнослужащих. Хороших специалистов просили оставаться, но насильно никого не держали. Конечно же, очень много уехало хороших ребят,

думаю, что более половины списочного состава. Так, самым естественным образом в частях стало больше представителей титульной национальности.

Что же касается случаев перегона боевой техники в Россию, имевших место в некоторых республиках, ничего подобного в Казахстане не было. Мы до последнего искренне желали и верили, что армия останется единой (по крайней мере, с Россией).

Поначалу, но очень непродолжительное время, пока не оформилась реальная республиканская власть, проявлялись националистические настроения. Правда, все ограничивалось отдельными выкриками и до конкретных действий дело не доходило. А когда Президент Казахстана Назарбаев неоднократно и недвусмысленно на всю страну заявил, что совершенно недопустимо притеснять любой народ и его язык, а особенно русский, мы несколько успокоились.

На одном из больших совещаний, показанных по телевидению в те беспокойные времена, пресекая припахивающее национализмом высказывание очередного «деятеля», Президент в эмоциональной и довольно резкой форме сказал, что все находящиеся в этом зале (и он сам, в том числе) воспитаны на русском языке

и на ценностях русской культуры и что в этом нет ничего плохого, это надо уважать и не кривить душой. Вскоре был принят закон о языках в Республике Казахстан, где казахский был объявлен государственным языком, а русский — используемым везде на равных правах с казахским.

Надо отдать должное Назарбаеву — это был не просто цивилизованный шаг, а еще и прагматичный. Ведь практически все казахи знают русский язык на достаточном для общения уровне. Исходя из этого, усилия были направлены не на ущемление русского, а на возрождение казахского языка. Изучение казахского языка пропагандируется, поощряется, финансируется государством, но делается это постепенно, ненавязчиво.

Столь же разумно новая власть подошла и к созданию Вооруженных сил. Служба в авиачастях организовывалась на принципах Советской Армии. Наши первые министры обороны прямо говорили, что лучше, чем было, мы ничего не придумаем, поэтому, бережно сохраняя всё лучшее из старой жизни, плавно приспособились к новому. Конечно, были ошибки, но стратегия была выбрана верная.

Первым делом было учтено все, что досталось при «разделе имущества»: инфраструктура аэродромов, авиатехника, запасы технического и военного имущества.

Авиатехника к тому моменту имела самый разный возраст и остаток ресурса. По фронтовой авиации расклад такой:

Су-24 были выпуска 1975-80 гг.;

Су-24МР - 1988-89 гг.;

МиГ-25РБ — второй половины 70-х годов;

МиГ-25П - старые, на них уже не летали;

семипалатинский полк переучился на МиГ-31 (ровесники Су-24МР);

МиГ-29 - получили в 1988-89 гг.;

МиГ-27 — старые;

Су-17МЗР — старенькие, они лет 5 у нас полетали и ресурс кончился, ремонт был нецелесообразен;

МиГ-23 — старье, оставили только 3-5 спарок в Талды-Кургане для МиГ-27-х, остальные стояли на хранении;



МиГ-21 — еще старше, стояли на хранении, но в 1999-м году около десятка самолетов подготовили, перегнали в Балхаш для молодежи — как переходный тип между Л-39 и серьезной техникой. В результате на первых же полетах имела место авария из-за нерозжига форсажа на взлете. Еще около трех лет полетали — стали крошиться баки, и самолеты вернули на хранение.

По армейской и транспортной авиации:

Ми-8 — вертолетов было много, поэтому очень разный возраст;

Ми-6 — летали до 2001-го года; Ми-26 — нестарые, но ресурс позволил летать лишь до 1999-го года;

Ми-24 — были почти новые, не более 5-10 лет;

Ан-26 тоже было много, разных возрастов;

Ан-12 — самого разного возраста, начиная с конца 50-х, 2 самолета летают до сих пор;

были еще литерные Як-40, Ту-134 и Ту-154. На сегодня большая Тушка уже не летает, а остальные в строю.

Как известно, на территории Казахстана находилось несколько баз хранения (и не только авиатехники). Первое время, конечно, началось растаскивание, но постепенно это безобразие прекратили. Создали в министерстве военно-техническую комиссию, которая, отталкиваясь от заявок снизу, обсуждает и выдает предложения министру как рационально поступать с излишествующей техникой. В основном, все старые самолеты списаны и реализованы как металлолом, чтобы не тратить ресурсы на обслуживание и охрану.

Итак, номенклатура авиапарка позволяла в полной мере решать круг задач, которые традиционно возлагаются на ВВС страны. А численность ее в 2-3 раза превышала необходимую.

В ходе реструктуризации ВВС ненужные Казахстану (страна-то безъядерная) стратегические бомбардировщики Ту-95 (стоявшие на аэродроме Чаган* (ныне Шаган) под Семипалатинском и доставшиеся ему после распада СССР) были обменены у России на истребители Су-27, а также учебно-боевые Л-39. Самолеты обоих типов были задействованы для учебно-боевой подготовки, при этом курс УБП остался почти без изменений по отношению к тому, что был в советское время.

Начиная с 1995 года и в течение следующих двух-трех лет в ВВС проводились оргштатные мероприятия, вызванные новыми жизненными реалиями, а именно — возникшей кадровой ситуацией. Стала ощущаться нехватка специалистов для

* В свое время для размещения стратегических бомбардировщиков — носителей ядерного оружия в Чагане отстроили целый небольшой город со всей необходимой инфраструктурой.



содержание трех частей в одном авиагарнизоне. Реформы заключались в том, что ОБАТО и ОБС и РТО расформировывались, а авиационный полк переформировывался в авиационную базу, включая в свой штат подразделения и службы частей обеспечения. Этим достигалось сосредоточение всей власти и ответственности в одних руках, а также, уменьшение штатной численности. В то время при назначении командира базы не смотрели — летная у него должность или нелетная, и где не могли найти достаточно подготовленного для этой должности летчика, назначали инженера, связиста, штурмана. Понятно было, что это не совсем правильно, но дефицит кадров диктовал свои условия. Да и все эти нелетные спе-

циалисты были хорошими организаторами, администраторами, хозяйственниками и просто добросовестными, самоотверженными людьми. Во многом благодаря им мы пережили самые тяжелые времена и сохранили ВВС.

Сегодня все командиры авиабаз — летчики с академическим образованием, а «в спину им дышат» не менее образованные заместители.

Апогеем преобразований стал Указ Президента об объединении ВВС и ПВО в новый вид Вооруженных Сил — Силы воздушной обороны (СВО). Указ вступил в силу с 1 июня 1998-го года. С тех пор у нас один главный штаб, один главнокомандующий, а у него есть зам. по ВВС, зам. по ПВО, зам. по тылу, по вооруже-



нию и другие замы. То есть в структуре есть свои необычные тонкости и особенности.

Все эти преобразования вполне себя оправдали, и созданное тогда действует до сих пор. А тогда преобразования не замедлили сказаться на нашей работе — летать стали больше. Правда, положение с новой техникой оставалось довольно напряженным, лишь где-то к 2002-му году ситуация стала несколько выправляться.

Но до советских норм остается еще очень далеко.

При подготовке молодых летчиков возникают серьезные трудности, и пока нет возможности дать всем достаточный налет для ритмичного продвижения по программе. В такой ситуации должностной рост и рост в звании обгоняет летную классность. Нередки случаи, когда в чине майора летчик имеет только 3-й

класс. В более выгодном положении оказываются наиболее способные молодые летчики, показывающие высокое качество пилотирования.

Сегодня, несмотря на довольно неспокойный регион, военная доктрина Казахстана не фиксирует конкретного потенциального неприятеля. Как это актуально сегодня во многих странах, называются террористические угрозы и возможность возникновения конфликтов разной степени интенсивности. Вот противостоять этому и готовятся вооруженные силы.

Казахстан предоставляет свое воздушное пространство для американских самолетов, обеспечивающих свое военное присутствие в регионе — главным образом, в Афганистане.

В счет оплаты аренды Россией Байконура Казахстан получает и кое-какие новые вооружения и другое военное имущество.

В настоящее время ВВС Казахстана включают 8 авиационных частей, спортивную парашютную команду и Институт Сил Воздушной обороны.

Время покажет, а пока всё идет, может и не так хорошо, как хотелось бы, но ровно. И надежда на улучшение есть, поскольку в казахских ВВС служат порядочные, грамотные и старательные люди. А основой положительной тенденции может являться динамично развивающаяся экономика страны и ежегодно увеличивающийся бюджет министерства обороны (он в Казахстане установлен законодательно и составляет более 1% от ВВП).

Все фотографии предоставлены автором. Сделаны они на аэродроме Караганда в конце апреля - начале мая 2005 года в период подготовки к воздушному параду над Астаной в честь 60-летия Победы. Туда слетелись по звену почти всех самолетов фронтовой авиации.

Казахстанский Ми-8МТ. Учения «Рубеж-2004», полигон на Иссык-Куле. Фото А. Зинчука



Сообщения информационных агентств и других средств массовой информации, касающиеся казахской авиации (преимущественно военной)

Аналитические материалы

С момента обретения Казахстаном независимости его ВС сократились и оптимизировались. Численность ВС — около 65 тыс. чел. В отличие от России, Казахстан перешел от архаичной системы военных округов к гораздо более современной системе командований, которых создано 4 («Астана», «Восток», «Запад» и «Юг»).

В составе Сил Воздушной обороны (СВО — объединение ВВС и ПВО, вступившее в силу с 1 июня 1998 г.): 30 бомбардировщиков и 12 разведчиков Су-24, не менее 15 истребителей Су-27 и более 40 МиГ-29, более 40 перехватчиков МиГ-31 и до 30 МиГ-25 (впрочем, уже безресурсных), до 120 истребителей-бомбардировщиков МиГ-23 и МиГ-27, не менее 15 штурмовиков Су-25, до 40 транспортных самолетов, 130 вертолетов, в т.ч. не менее 40 ударных Ми-24 и более 20 тяжелых транспортных Ми-26, несколько десятков ЗРК различных типов, в т.ч. С-300.

Военной доктриной Казахстана круг потенциальных противников конкретно не определен. Существование армии оправдывается существованием угрозы международного терроризма и потенциально возможными региональными конфликтами разной интенсивности. Из наиболее сильных в военном отношении соседей является Китай (при этом один только Ланьчжоуский военный округ НОАК, занимающий весь запад Китая, в несколько раз сильнее ВС Казахстана, хотя это далеко не самый сильный из 7 военных округов).

Отношения Казахстана с Узбекистаном и Туркменией являются достаточно непростыми. Но военный потенциал этих стран примерно сопоставим. Между странами не исключены конфликты из-за раздела природных ресурсов или территорий, а также в случае прихода к власти хотя бы в одной из них исламистов. В последнее время между Астаной и Ташкентом началось заметное сближение во всех сферах, и в военной — в первую очередь.

Будучи по многим параметрам самой успешной страной СНГ, Казахстан имеет возможность создать вооруженные силы, занимающие по боевому потенциалу второе-третье место среди постсоветских стран. Тем более что геополитическая ситуация в Центральной Азии такова, что сильная армия Казахстану совершенно не помешает.

После распада СССР обороноспособность отдельных республик оказалась под угрозой. В НАТО их не приглашали, и они позволили России инициировать целый ряд оборонных проектов, в которых предусматривалось их коллективное участие. Так были созданы: ДКБ (Договор о коллективной безопасности), СМО (Совет министров обороны), ШКВС (Штаб по координации военного сотрудничества), СКВ (Совет коллективной безопасности), КСБР (Коллективные силы быстрого развертывания), ОДКБ (Организация Договора по коллективной безопасности). Все эти структуры, носившие наднациональный характер, существовали в рамках СНГ (Содружества независимых государств) и ряда организаций меньшего масштаба — ШОС (Шанхайская организация сотрудничества), ЕвразЭс (Евразийское экономическое сотрудничество).

Такое обилие разнообразных военно-политических структур и союзов, сформированных за последние 10-12 лет на пространстве бывшего СССР, свидетельствует об одном: даже необходимость в коллективной самообороне не могла сплотить некогда братские республики в единую семью, и они, чем дальше, тем больше расходились каждая в свою сторону. Один военный союз за другим оказывался недееспособным, а его участники предпочитали заключать друг с другом полноценные двусторонние соглашения, не полагаясь на наднациональные органы военного управления с неопределенными функциями, штабы которых, как правило, располагались в Москве, что давало повод обвинять их в пророссийской ориентации. Так, уже летом 2005 г. может быть упразднена старейшая военная структура постсоветской истории — ШКВС.

Инициатива по устранению ШКВС исходила от Казахстана; в Астане предлагают разом «сократить» и СМО, организовав вместо этих устаревших структур новую — Совет безопасности государств СНГ. Но, по-видимому, смена названий и даже функций ничего не решит — центробежные устремления на пространстве бывшего СССР до сих пор сильнее центробежных...

Даже страны — члены ОДКБ активно используют лидирующую роль России в этом военном союзе, чтобы укрепить свои позиции, а порой и вступить с Россией в конкурентное состязание.

Следует ли Москве и дальше ставить «наднациональные», а точнее — латентно-имперские, интересы выше национальных?

14.09.2006 <http://www.gazeta.kz>

14.02.05 Дмитрий Иванов/<http://www.lenta.ru>.

Информационные материалы

1999

В Азербайджане задержан «Руслан», принадлежащий российской авиакомпании «Полет». На борту — 6 истребителей МиГ-21 и другое вооружение. Сначала спецслужбы Азербайджана подозревали, что истребители предназначены для Югославии, потом выяснилось, что самолеты казахские и предназначены для Северной Кореи. В результате МиГи экспроприировал Азербайджан, а «Руслан» опущен в Россию.

2000

5 и 7 апреля 2000 г. были проведены командно-штабные тренировки (КШТ) с органами управления и дежурными силами объединенной системы ПВО государств-участников СНГ (ОС ПВО СНГ, образованы 10 февраля 1995 года). В числе прочих были задействованы ВВС и ПВО Казахстана.

В том же году в ОС ПВО вошли Киргизия и Узбекистан. До полного восстановления советской системы ПВО осталось немного.

2001

12 января. В составе ВВС Казахстана находится 22 МиГ-29.

12 января. В счет арендной платы за полигоны (системы Капустин Яр) Россия поставит Казахстану вооружений на сумму около 25 млн долларов США. Часть этих денег погашается в счет обучения казахстанских специалистов в российских военных учебных заведениях. На территории Казахстана находится несколько полигонов, арендуемых Россией. Это — Сары-Шаган, Эмба, 4-й государственный испытательный полигон, 929-й государственный летно-испытательный центр.

19 января. В катастрофе вертолета Ми-8 находившийся на борту министр обороны Казахстана СатТокпакбаев не пострадал. Предположительными причинами происшествия называются отказ техники, плохие метеоусловия и связанная с этим потеря управления экипажем.

19 февраля. В Восточно-Казахстанской области во время облета участка границы упал Ми-8 из состава Учаральского погранотряда. Погибло 6 человек.

22 февраля. За 2000 год ОС ПВО СНГ обнаружено и проведено более 300 тысяч воздушных целей, в числе которых около 800 разведчиков.

На апрель запланировано проведение очередных учений «Боевое Содружество-2001» — с боевой стрельбой и расширенной географией. Среди стран-участниц — Казахстан.

23 февраля. В ходе очередной КШТ имела место несогласованность действий казахских истребителей и российского самолета наведения А-50. Казахстан поставил вопрос о внесении дополнений в Инструкцию по совместным действиям.

2 марта. Сообщается о поставке Россией Казахстану 81 военного самолета (видимо, с момента обретения странами независимости), включая 18 Су-27. Поставки осуществляются в счет выведенных в Россию бомбардировщиков Ту-95, а так-

же в счет арендной платы за предоставляемые полигоны. В рамках компенсационной программы Казахстан намерен получить еще 8 машин.

На базе алматинского АРЗ № 405 создается предприятие по ремонту военных вертолетов.

Казахстан, после инвентаризации военной техники, определения излишков вооружений, намерен реализовать их.

13 марта. Казахские предприниматели намеревались продать Пакистану (которому из-за произошедшего там военного переворота продажа оружия запрещена) 40 истребителей Су-27. Поскольку у Казахстана нет такого количества самолетов данного типа, логично предположить, что казахские предприниматели были посредниками между Пакистаном и некими продавцами из российского ВПК.

14 марта. Завершено судебное разбирательство над директором одного из предприятий Казахстана, который в начале 2000 года списал один Ан-12, а позже продал его российской компании. Позже самолет оказался в африканском Конго. В августе незаконно списанный и проданный Ан-12 был возвращен в Казахстан.

6 апреля. В ходе очередной совместной КШТ российский ракетносец Ту-95 проверял ПВО южных границ СНГ. Он прошел над территорией Казахстана, Киргизстана и Таджикистана. В рамках учений с той же целью над Казахстаном прошел и Ту-22МЗ (с аэродрома Белая). Затем на одном из полигонов Казахстана российские «стратеги» Ту-160 и дальние бомбардировщики Ту-22МЗ произвели пуски крылатых ракет Х-55СМ и Х-22.

Несколько самолетов изображали нарушителей. Все они были обнаружены и «уничтожены». В перехвате участвовали как российские, так и казахские истребители. Перехватчики наводились на цель с российского самолета ДРЛО А-50.

15 августа. В Караганде началось создание военной авиабазы СВО. Базирование — аэропорт Сары-Арка. 6 августа ожидается прибытие из Семипалатинска первой группы самолетов — 1 Су-27 и 5 МиГ-31. Всего их будет более 50. Основная задача создаваемого соединения — защита как воздушного пространства над Астаной, так и внешних рубежей страны.

Начало боевого дежурства планируется начать через 2 месяца.

22 августа. Российская зенитная ракета 5В55Р, выпущенная на полигоне Ашулук (Астраханская обл.) в ходе учений, упала на территорию Казахстана. Это не первый инцидент подобного рода и очередной козырь Казахстана на переговорах с российской стороной по поводу выплат за аренду полигонов и космодрома Байконур.

4 сентября. Казахстан предложил России использовать и развивать военный полигон Сарышаган совместно, что позволило бы повысить уровень боевой подготовки сил воздушной обороны обоих государств. Полигон возможно использовать для боевых стрельб как истребительной, так и ударной авиации.

В случае принятия Россией предложения, казахская сторона намерена приглашать на учения третьи страны с извлечением коммерческой выгоды.

20 сентября. Президент Казахстана Н. Назарбаев посетил авиабазу СВО в Караганде, которая находится в стадии формирования. На этот момент там находится 15 МиГ-31 и 2 Су-27. В перспективе в составе базы должно быть до 50 машин.

4 октября. На авиабазе в Караганде предполагается вести подготовку военных летчиков и технический персонал для авиабазы. Чтобы не привлекать их из других регионов.

10 октября. Украина намерена развивать военнотехническое сотрудничество (ВТС) с Казахстаном. Речь идет о ремонте казахстанской авиатехники на ремпредприятиях Украины, а также о совместном с Казахстаном выходе с рынок вооружений в третьи страны. Украинцы так оценивают потенциал Казахстана: 40 МиГ-29, 14 Су-25, 25 Су-24, 14 Су-27, 18 военно-транспортных самолетов, 125 вертолетов (Ми-24, Ми-8, Ми-6, Ми-26).

2002

Продолжалось развитие объединенной системы ПВО государств — участников СНГ, включая Казахстан.

7 октября. Самолеты ВВС США, обеспечивающие присутствие своих войск в Афганистане, будут использовать международный аэропорт Алматы как запасной в случае экстренных посадок и дозаправки. На этот счет был подписан соответствующий казахстанско-американский меморандум. Подписание документа произошло в рамках сотрудничества в борьбе с международным терроризмом. При этом речи о создании в Казахстане авиабаз США не идет.

30 декабря. В рамках программы ВТС Казахстан получил от России многоцелевой вертолет Ми-17В-5. Машину предполагается передать одной из частей ПВО.

2003

5 марта. Полиция Казахстана получает на вооружение вертолеты российского производства Ми-34. В начале года поступило 2 машины, по результатам эксплуатационных испытаний которых может быть заказано до 10 вертолетов.

6 марта. Сообщается о подготовке к очередным совместным учениям войск ПВО государств СНГ «Боевое Содружество-2003», которые планируются на август. В числе других государств согласие на участие дал и Казахстан.

7 марта. Российские самолеты МиГ-31, бомбардировщики ДА и самолет РЭБ Ан-12ППС были задействованы в учениях на полигоне ВВС на территории Казахстана.

12 мая. Объявлено о создании нового военнополитического союза — Организации договора о коллективной безопасности (ОДКБ). В него войдут Россия, Белоруссия, Армения, Казахстан, Киргизстан и Таджикистан.

Лето 2003. Министр обороны России С. Иванов заявил, что с 2004 г. страны — члены ОДКБ (среди них и Казахстан) будут получать российское ору-

жие по внутренним российским ценам. Россия причисляет Казахстан к наиболее крупным покупателям российского оружия.

10 июля. НАТО активизирует свою деятельность в Среднеазиатском регионе. Посещение стран региона генсек НАТО Д. Робертсон намерен начать с Астаны. Предполагается, что там он может подписать договор о создании двух военно-воздушных баз НАТО в Казахстане (Чимкент и Алматы).

Еще одной темой разговора Д. Робертсона с президентом Н. Назарбаевым станет исследование нефтегазового потенциала Каспийского сектора Казахстана. Незадолго до этого США и Турция предоставили Казахстану корабли и катера для обустройства собственной военно-морской группировки на Каспии. США намерены также предоставить Казахстану военно-транспортные самолеты С-130.

СВО республики получили от американцев первый (тестовый) экземпляр вертолета Huey II. Предполагается, что Казахстан может получить еще 5 таких машин.

12 сентября. Контракт на поставку в Казахстан 12 самолетов Як-58, подписанный ранее, оказался не выполнен. В целях создания самолета еще в 1996 г. была образована ФПГ, включавшая организации России, Грузии и Казахстана. Целевое финансирование производства Як-58 осуществлялось, в основном, Тбилиским авиационным гособъединением.

12 сентября. Прошел заключительный этап учений «Боевое содружество-2003».

В рамках учений с 5 июля по 20 августа силы ПВО ОДКБ выполняли задачи в Карагандинской области Казахстана.

2004

Казахстан рассматривает возможность участия в создании самолета регионального класса RRJ, который проектирует ОКБ Сухого. О формах участия не сообщается.

13 января. Казахстан решил модернизировать свою систему управления воздушным движением (касающуюся не только гражданских, но и военных бортов), на что выделяется 1 млрд. долларов США. Вопрос о том, кто будет заниматься модернизацией, официально не ставился, но России был сделан намек что это может быть и не она.

Действительно, по некоторым признакам, Астана стремится уменьшить свою зависимость от Москвы. Последние годы Казахстан охотно принимает военную помощь от США, и та уже превысила 10 млн. долл. Казахстан не поддержал инициативу России по сотрудничеству ОДКБ с НАТО на коллективной основе. Кроме того, Казахстан хочет выйти из объединенной системы ПВО СНГ, и последние годы проводит собственные стрельбы на своем полигоне Сары-Шаган, пренебрегая совместными учениями войск ПВО, которые проходят на российском полигоне Ашулук.

22 мая. Россия продает военную технику и вооружения странам ОДКБ по внутренним (не экспортным) ценам. Этот шаг сделан сознательно, для сохранения своего влияния. Но даже это иногда не помогает. Казахстан, например, в рамках

проведения модернизации своей системы управления воздушным движением и ПВО, объявил тендер, рассчитывая совсем не на российскую технику и оборудование. О готовности участвовать в конкурсе объявили США и некоторые европейские страны. Россия приложила немалые политические усилия, чтобы отложить решение вопроса до 2007 г.

2005

11 января. Казахстан заключил предконтрактные соглашения на приобретение 18 Ан-140-100.

14 января. В 2004 г. фирма «Сухой» работала по прямым экспортным контрактам, в том числе и с Казахстаном.

19 января. Отмечено 10-летие создания объединенной системы ПВО СНГ.

10 февраля. Объявлено о проведении очередных совместных учений объединенной системы ПВО стран СНГ. В этом году заявки на участие подали только 4 страны, в числе которых Казахстан.

15 февраля. Испытания новых ракетных комплексов пройдут в ходе совместных учений объединенной системы ПВО стран СНГ на полигоне Балхаш в Казахстане.

6 апреля. Казахстан выразил намерение приобрести в Украине два самолета Ан-148. Поставки могут начаться в начале 2006 г.

6 апреля. В рамках учений «Рубеж-2005» на перехват условных скоростных целей в небе Казахстана и Западной Сибири были подняты казахские МиГ-31 из Караганды и российские самолеты того же типа из Перми. Для отработки взаимодействия казахские истребители совершили промежуточную посадку в Новосибирске, а российские — в Караганде.

11 апреля. 5 апреля состоялась КШТ ОС ПВО СНГ. Самолеты коалиции выполнили более 60 самолето-вылетов. Одновременно состоялись учения «Рубеж-2005». В них от Казахстана было задействовано десантно-штурмовая рота и звено истребительно-бомбардировочной авиации.

14 апреля. От Казахстана в составе ОС ПВО СНГ находится 4 бригады ПВО страны. Основными задачами объединенных сил являются: охрана границ СНГ, контроль за порядком использования воздушного пространства, оповещение о воздушной обстановке, предупреждение о ракетном и воздушном нападении, ведение согласованных действий по отражению воздушного нападения.

14 апреля. В Чимкенте открыт тренажерный комплекс для подготовки летного и инженерно-технического состава ВВС Казахстана. Комплекс соответствует современным мировым стандартам и является уникальным среди ВС государств СНГ. Он позволит сэкономить ресурс техники и повысить уровень подготовки.

26 мая. Количество Ан-2, находящихся в Казахстане в летном состоянии, оценивается примерно в 200 самолетов.

5 августа. Первый этап учений ПВО СНГ «Боевое сотрудничество-2005», который начался 25 июня, идет к завершению. Второй этап должен пройти с 5 по 12 августа, третий — с 22 по 31 августа. На первом этапе участники маневров тренировались на полигоне Телемба (Забайкалье). На втором — будут выполнены боевые стрельбы на казахстанском военном полигоне Сары-Шаган. Третий — на российском полигоне Ашулук (Астраханская обл.).

20 августа. С 20 августа по 31 декабря правительство Казахстана ввело запрет на вывоз авиационного топлива. Мера вводится «в целях создания необходимых запасов авиационного топлива для нужд экономики страны...».

Аналогичный запрет уже вводился с 20 апреля по 20 июля 2005 г.

24 августа. В проводящихся российско-китайских учениях участвуют главы военных ведомств Узбекистана, Киргизии, Таджикистана и Казахстана.

25 августа. 24 августа Казахстан подписал соглашение с ПО «Полет» (Омск) на модернизацию парка казахстанских Ан-2 в Ан-3.

Парк Ан-2 в Казахстане оценивается в 300 самолетов (оценка управления госавианадзора ГА РК).

30 августа. Королевская армия Непала намерена купить в Казахстане 4 вертолета Ми-17.

3 октября. Неясные перспективы программы создания транспортного самолета Ан-70 заставили Казахстан приостановить ранее подписанные контракты на приобретение этих самолетов.

20 октября. Гендиректор корпорации «МиГ» А. Федоров посетил Казахстан. На встречах с высокопоставленными чиновниками речь шла не о закупке новых «МиГов», в которых эта страна не нуждается, а о возможной модернизации настоящего парка самолетов этой марки. Обсуждались также вопросы создания в Казахстане ракетно-космического комплекса (РКК) «Ишим» на базе МиГ-31. Этот самолет должен выводить на орбиту малогабаритную ракету со спутником (массой до 160 кг).

27 октября. Прошли согласования России и Казахстана по вопросам стоимости аренды российских полигонов на казахской территории. На 1 января 2005 г. в аренде находятся 10 638 тысяч га. Часть стоимости погашается за счет обучения казахских военнослужащих в вузах РФ.

15 ноября. СВО Казахстана получили первые 4 Ми-24В, прошедшие модернизацию в Ростове-на-Дону. Англейд позволит использовать вертолеты и ночью. По сообщению казахской стороны, парк Ми-24 составляет около 50 машин, и все они нуждаются в ремонте и модернизации. На следующий год запланированы ремонт и модернизация еще 5 Ми-24.

21 ноября. Казахстан намерен закупить у Украины 7 самолетов Ан-148. Подписан соответствующий контракт. На состоявшихся переговорах между Н. Назарбаевым и В. Ющенко речь шла об этой закупке, о сотрудничестве в области высоких технологий, авиационной и космической сферах, а также о предоставлении Казахстаном Украине

полигонов (Сары-Шаган и Эмба) для проведения боевых стрельб ВВС Украины.

12 декабря. Владельцы частных самолетов в России вынуждены продавать свои машины или вывозить их в Украину и Казахстан, где действует относительно либеральное воздушное законодательство.

28 декабря. На вооружение пограничной службы Казахстана поступил первый вертолет Ми-171. Машина произведена в Улан-Удэ по спецзаказу погранслужбы КНБ РК и оснащена для решения всего спектра задач по охране госграницы. Там же в Улан-Удэ, курс подготовки на этот вертолет прошли 10 казахстанских авиационных специалистов и 2 летных экипажа.

2006

25 января. В конце ноября 2005 г. правительство Казахстана подписало контракты с Московским институтом теплотехники по проекту «Ишим». Для вывода малогабаритных спутников на околоземную орбиту при помощи самолета наиболее подходящим является МиГ-31 Д. Два экземпляра этой уникальной модификации как раз находятся в Казахстане.

6 февраля. По данным ЗАО «Гефест и Т», занимающегося модернизацией Су-24, на начало 2006 г. в Казахстане находится 35 машин данного типа.

14 февраля. Казахстан, заинтересованный в приобретении в Украине самолетов Ан-148, открыл финансирование их строительства.

24 марта. Казахстан планирует создать совместное предприятие с Казанским вертолетным заводом (КВЗ). Сборку вертолетов «Ансат» и «Агатай» предлагается вести на базе одного из заводов в Алматы, Актобе или Петропавловске.

18 апреля. Совместное предприятие создано.

20 апреля. Общается о проведении с 25 апреля КШТ с участием подразделений стран, входящих в ОС ПВО ОКДБ (включая Казахстан). В учениях планируется задействовать более 70 летательных аппаратов, в том числе — МиГ-31, Су-27, Су-25, Су-24, А-50, Ми-8 и Ми-24, а также самолетов ДА (от России).

26 апреля. В состоявшейся КШТ участвовало 63 самолета и вертолета.

6 июня. Расширяется ВТС Украины и Казахстана. В Украину для обмена опытом в миротворческих операциях прибыла казахстанская военная делегация. В процессе реализации находится договор на поставку Казахстану 7 Ан-140 и 2 Ан-74ТК-300.

17 июля. Среди стран, потенциально нуждающихся в новых УТС типа Як-130, эксперты называют Казахстан.

13 октября. Определится завод, на котором совместным российско-казахским предприятием планируется сборка вертолетов. Это предприятие «Авиаремонт» (под Алматы).

Потребность Казахстана в вертолетной технике на 2006-2009 гг. оценивается в 37 машин, в т.ч. — 33 Ми-17.

21 октября. 19 октября проведена очередная КШТ органов управления и дежурных сил ОС ПВО государств — участников ОҚДБ (включая Казахстан). Было задействовано более 80 самолетов и вертолетов.

26 октября. Подготовлен проект ВТС России и Казахстана на 2007-2015 гг. Среди пунктов сотрудничества упоминается создание СП по выпуску вертолетов — на первом этапе Ми-17 и «Ансат», а в перспективе — всю линию вертолетов КВЗ.

Кроме того, российская сторона предложила Казахстану свои разработки в области создания интегрированной системы управления и контроля за воздушным пространством.

Программу развития ВТС планируется подписать в ближайшее время.

1 ноября. Газета «Красная звезда» приводит заявление министра обороны Казахстана генерала армии М. Алтынбаева. Если верить ему, то после завершения реконструкции ВПП г. Актау сюда

будет передислоцирована вся боевая авиация СВО Казахстана (истребительная, штурмовая, армейская и транспортная).

20 декабря. Два Ан-148 уже проданы Украиной Казахстану.

Подборка составлена по материалам электронного журнала «Аэрокосмические новости». E-mail: asnews@psk-net.ru