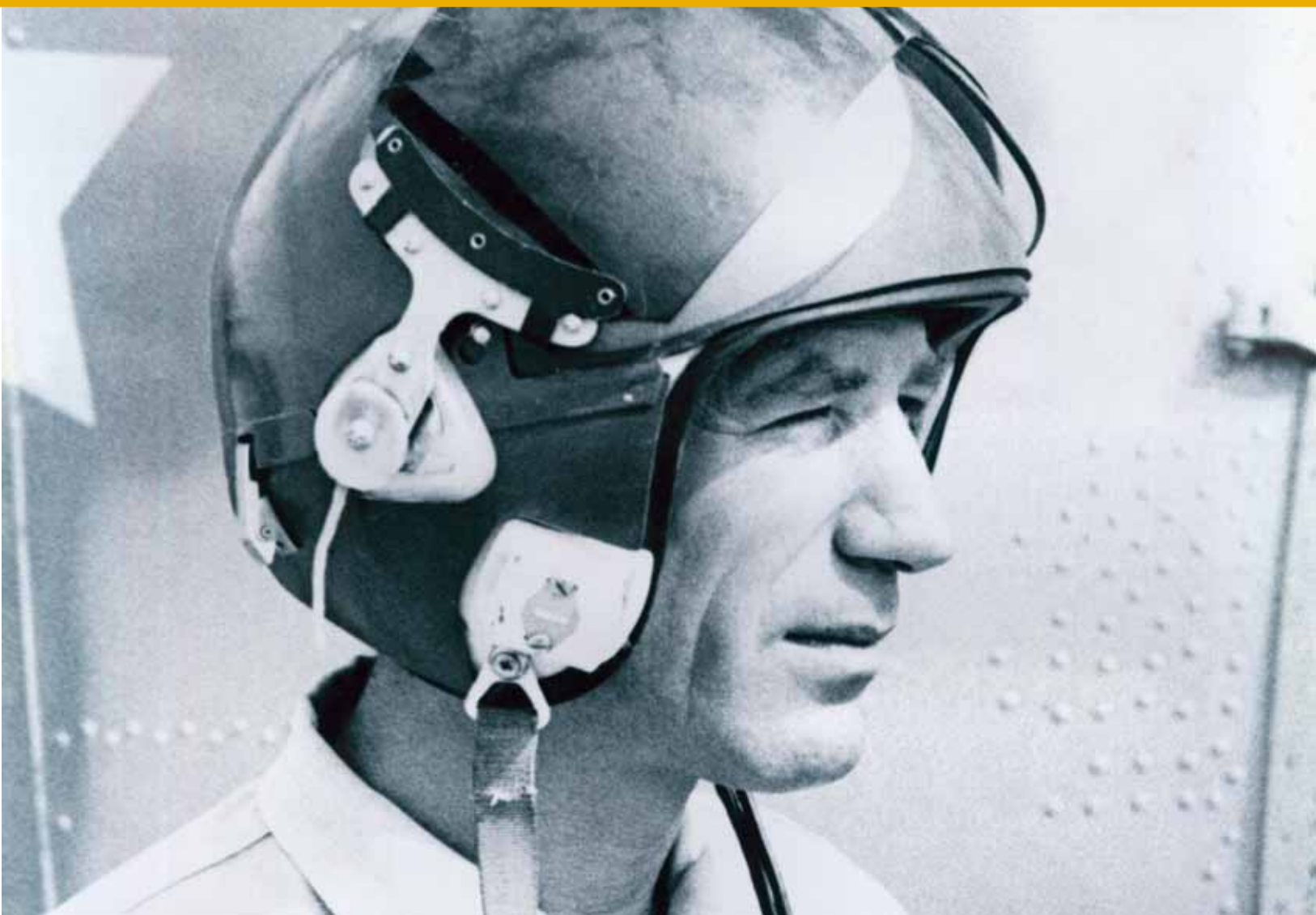


ОНИ ЗАЩИЩАЛИ ОТЕЧЕСТВО

фотоальбом о вертолётчиках, воевавших в Афганистане и на Кавказе





Икона Архистратига Михаила,
небесного покровителя военных лётчиков



ОНИ ЗАЩИЩАЛИ ОТЕЧЕСТВО

фотоальбом о вертолётчиках, воевавших в Афганистане и на Кавказе

Санкт-Петербург
2010

Пограничник

Текст: Сергей Галицкий

Главной задачей вертолётчиков погранвойск СССР была огневая поддержка и обеспечение действий своих боевых групп на территории Афганистана.

Бои для пограничников как начались в конце 1979 года, так и продолжались до конца девяностых.

О практически никому не известных эпизодах той тайной войны, которую в течение почти двадцати лет вели на границе Таджикистана и Афганистана с душманами сначала советские, а потом уже и российские пограничники, рассказывает Герой России подполковник ФСБ Юрий Иванович Ставицкий.



Герой России
подполковник ФСБ
Юрий Иванович
Ставицкий

Общее количество боевых вылетов у меня более семисот. Но были у нас и такие лётчики, которые имели по тысяча двести вылетов. Втягивается человек в этот ритм и уже сам не хочет уезжать. А я, вобщем-то, завидовал лётчикам армейской авиации: на год прилетели, отбомбились, отстрелялись – и домой!.. А мне пришлось провести на границе с Афганистаном с 1981 года по 1989 год. Психологически помогало то, что базировались мы всё-таки на территории Советского Союза.

Для меня лично Афганистан начался весной 1981 года. Прилетел на границу Афганистана и Таджикистана я на своём вертолёте из Владивостока 30 апреля 1981 года. Там расположен пограничный аэродром Мары. Летели мы целый месяц. По бортовому журналу только чистого лёта – пятьдесят часов. Во время перелёта у меня лётчиком-штурманом был Михаил Капустин. За время перелёта мы с ним очень сдружились. И когда 6 августа 1986 года он погиб в районе Тулукана (его борт сбили из ручного гранатомёта), я дал себе слово: если у нас родится сын, то назовём его Михаилом. Так и произошло – сын родился через месяц в сентябре 1986 года. И назвали мы его Михаилом. ▶



Раньше на аэродроме Мары были и самолёты, но потом их перебазировали в Душанбе. Остались только вертолёты МИ-8 и МИ-24. До сих пор помню позывной самого аэродрома – «Патрон».

То, что погранвойска участвуют в боевых действиях, было секретом до 1982 года: нам запрещалось раскрывать свою принадлежность к погранвойскам.

После выполнения задачи на той стороне мы практически всегда возвращались на свой аэродром. Но, когда возили высокое командование и если они оставались в Афганистане работать, то мы тоже оставались с ними на сутки, на двое. Когда случались отказы техники, тоже приходилось оставаться (в этих случаях мы пытались приткнуться поближе к своим).

Весь 1981 год мы занимались и транспортной, и боевой работой. А свой первый бой я запомнил очень хорошо. Меня тогда взяли только для того, чтобы «провести» (так говорят вертолётчики). Ведь я летел на так называемом МИ-8 «буфете», у которого нет подвески ни для пулемётов, ни для «нурсов» (НУРС. Неуправляемые ракетные снаряды. – Ред.), только топливные баки. Поэтому поставили ведомым, где я должен был просто лететь за ▶





Фотография предоставлена Ю. Ставицким

От ПЗРК меня Господь
отвёл, но попадал я и
под автоматный огонь,
и под пулёмётный, били
по мне и с близкого рас-
стояния...



Фотография предоставлена музеем Сызранского ВВАУЛ



Фотография предоставлена Ю. Ставицким

ведущим. Летели мы на высоте метров четыреста-пятьсот. И тут по нам начали работать с земли! Ведущий борт стрелял, уходил... Я, стараясь не отрываться от него, тоже совершал развороты, пикировал, делал вид, что захожу на цель. Но стрелять-то мне было нечем... Слава Богу, в этот раз всё обошлось.

В начале 80-х годов про ПЗРК (переносной зенитно-ракетный комплекс. – Ред.) мы ещё и знать ничего не знали. Но из стрелкового оружия по нам с земли работали практически всегда. Иногда это было видно, а иногда нет. Особенно хорошо заметен работающий ДШК (крупнокалиберный пулемёт Дегтярёва-Шпагина. – Ред.): появляются вспышки, похожие на дугу электросварки. А если летишь низко, то даже очереди слышишь.

От стрелкового оружия мы поначалу старались уйти максимально вверх, на высоту две-три тысячи метров. На этой высоте из пулемётов в нас не так просто было попасть. Но в 1985–1986 годах духи начали сбивать наши вертолёты из ПЗРК. В 1988 году в один день у нас «стингерами» были сбиты сразу два экипажа. Учитывая это, мы стали летать

и на малых, и предельно малых высотах. А если летим над пустыней, то точно всегда ложились на брюхо на двадцать-тридцать метров и летели над самой землёй.

Но в горах на предельно малой высоте летать очень трудно. И вверх от «стингера» уйти почти невозможно, ведь дальность его действия – три с половиной тысячи метров. Поэтому, если даже летишь на максимальной высоте, то всё равно с горы высотой тысяча метров тебя «стингером» могут достать.

От ПЗРК меня Господь отвёл, но попадал я и под автоматный огонь, и под пулемётный, били по мне и с близкого расстояния... Гасли приборы, пахло керосином, но машина всё-таки тянула. Конечно, выручали два двигателя. Если один отказывал, то тянул второй, и на нём можно было как-то доползти до аэродрома и сесть по-самолётному.

В Афганистане в октябре 1981 года у нас была боевая операция с высадкой десанта, во время которой «духи» нас ждали. Мы шли несколькими группами, тройками. Я шёл во второй или третьей тройке. На висении в упор расстреляли из пулемётов первый

наш вертолёт. Группу вёл майор Краснов. В его вертолёте был командир оперативной группы полковник Будько. Он сидел по середине на месте борттехника. Пуля из ДШК ему попала в ногу.

Ещё на висении наши вертолёты ответили «нурсами». После этого вертолёты стали уходить. Но один борт капитана Юрия Скрипкина всё-таки подбили, а сам он погиб. Чудом выжили правый лётчик и борттехник. Они выпрыгнули из горевшей машины вместе с десанниками и потом целую ночь вели бой возле вертолёта. Наши помогали, как могли: подсвечивали поле боя, стреляли по целям, куда с земли наводили. У одного из членов экипажа после падения уцелела маленькая радиостанция, 392-я. Благодаря ей мы знали, где сидят душманы, куда надо стрелять. Но сами наши вертолёты сесть ночью в этом Куфабском ущелье не могли. Когда рассвело, мы начали наносить уже массированные бомбовые удары, наша группа была полностью готова к боевым действиям. Полного разгрома «духов» в этом случае не было. Но своими ударами мы заставили их отойти и забрали своих – и живых, и погибших.

Через некоторое время была очень характерная ситуация уже в Пяндже. Образовался какой-то перерыв в боевой операции, когда обычно оставляют на месте только дежурную пару, остальные уезжают на обед. Столовая была в двух километрах в пограничном отряде. И вот в этой дежурной паре оказался я. И надо же такому случиться: только борты улетели – по обстановке срочно вызывают вертолёты. Наши «коробочки» с пехотой зажали у кишлака Имам-Сахиб в Афганистане, надо было немедленно вылететь им на помощь.

Уже на подходе к Имам-Сахибу узнали, что командир группы «коробочек» убит. Его знали многие лётчики. Ведь мы с пехотой часто общались и кашу вместе ели. Помню, тут нас такая злость взяла!.. Спрашиваем по радиостанции пехоту: где, что, как? Начинаем крутиться. Пехота нас наводит и показывает трассирующими пулями на байский дом, откуда вёлся огонь. На этот раз мы долго не думали и «нурсами» разнесли этот дом вдребезги.

Спрашиваем: «Ну как, ребята, всё нормально?». Отвечают, что вроде всё нормально. Уже собираемся уходить. Но тут с земли

кричат: «Опять стреляют!..». Мы вернулись. Видно, что стреляют откуда-то справа, но точно не определить, откуда именно. И тут я разглядел, что в старом высоком русле реки среди валунов лежат люди: синие шаровары и белые тюрбаны с воздуха хорошо заметны. Было их человек пятнадцать-двадцать. И опять волной накатил ярость! Я говорю ведомому, капитану Ваулину: «Володя, я их вижу! Пристраивайся ко мне. Заходим в русло реки и бьём «нурсами!»». А тут стало понятно, что «нурсов» ни у меня, ни у него нет... Это для меня стало уроком на всю оставшуюся жизнь. Залп или два я потом всегда оставлял на всякий случай.

Из вооружения у нас остались только пулемёты. У меня на фермах висели два ПК (пулемёт Калашникова. – Ред.) калибра 7,62 мм, которыми я управлять мог только вместе с вертолётком. Был ещё бортовой пулемёт, из которого обычно стрелял борттехник из открытой двери. Но на другом вертолёте МИ-8ТВ пулемёт был посерьёзней – калибра 12,7. Мы встали в круг и начали поливать духов из всего, что было. Пока нахожусь я на прямой, Володя идёт по кругу, а его борттехник

бьёт из пулемёта из открытой двери. Потом меняемся – он заходил на прямую, я иду по кругу. Круг всегда левый, против часовой стрелки. Командир экипажа всегда слева сидит, ему так поле боя лучше видно.

Зашёл на прямую я, потом Володя, потом снова я. Иду на бреющем на высоте метров двадцать над землёй, бью из пулемётов... И одновременно поглядываю, как бы свои пули рикошетом от скал или камней в меня не попали – такое тоже случалось. «Духи» до этого момента пытались прятаться. Но тут, похоже, они осознали, что деваться им некуда. Многих за это время мы уже достали. Вдруг вижу, как один поднимается, а в руках у него ПК (пулемёт Калашникова. – Ред.)! Расстояние до него было метров сорок-пятьдесят. В момент атаки чувства все обостряются: видишь по-другому, слышишь по-другому. Поэтому я его хорошо разглядел: совсем молодой парень, лет двадцати. (Афганцы обычно в двадцать пять лет выглядят уже на все сорок пять.)

Я пулемётами мог управлять только вместе с корпусом вертолёта. Поэтому ниже вертолёт ▶



Слышу удары пуль по фюзеляжу, потом с какой-то неестественной силой дёрнулись педали. Запахло керосином, дым пошёл...



нагнуть, чтобы достать «духа», не могу – тогда точно воткнушь в землю. И тут как пошёл грохот... Это «дух» с руки начал по нам стрелять!.. Слышу удары пуль по фюзеляжу, потом с какой-то неестественной силой дёрнулись педали. Запахло керосином, дым пошёл... Кричу ведомому: «Володя, уходи, тут пулемёт!..» Он: «Юра, ты сам уходи! Я его вижу, сейчас буду стрелять!..». И он снял этого «духа» из пулемёта.

Я пошёл в сторону аэродрома (до него было километров сорок). Володя ещё побарражировал над руслом реки, но живых там уже не было никого видно. Догнал меня и спрашивает: «Ну, ты как?». Я: «Да вроде нормально идём. Правда, один двигатель ушёл на малый газ и пахнет керосином. По топливомеру – расход керосина выше нормы».

Так мы парой и шли. Если бы нам пришлось сесть, Володя был готов нас забрать. Но мы дотянули. Сели на аэродроме, вышли, смотрим: а вертолёт-то, как дуршлаг – весь в пробоинах!.. И баки пробиты! Так вот почему расход керосина был такой большой: он просто вытекал через пулевые отверстия. Но что самое интересное – ни в кого из нас ни одна

пуля не попала. И тут уж совсем получилась удивительная история: борттехник, который стрелял из боковой двери из пулемёта, отошёл за патронами. И как раз в этот момент в этом месте пол вертолёта пробивает пуля!.. Над дверью висит натянутый трос, к которому парашютисты пристегивают карабины фалов. Так этот трос пульей, как ножом, срезало! Если бы не отошёл он, то всё, конец ему...

Посмотрели – и в других местах, где мы сидели, дырки в фюзеляже. Оказалось, что педалями меня ударило по ногам потому, что пуля попала в тягу управления рулевым винтом. Тяга – это труба большого диаметра. Пуля попала в неё плашмя. Если бы она ударила по тяге прямо, то обязательно перебила бы её полностью. Тогда бы рулевой винт вращался, но управлять им я бы уже не мог. Бывали случаи, когда с таким повреждением всё-таки сажались по-самолётному, но нам повезло: тяга не сломалась, в ней просто образовалась пробоина.

Мы тогда здорово получили по шапке от начальства. Нам объяснили, что нельзя летать на малых высотах. Предельно малая высота – двадцать метров. Ниже

нельзя, потому что стоит немного зазеваться – и вертолёт воткнётся в землю.

А в 1984 году мне пришлось пересест на большой вертолёт МИ-26. До этого в погранвойсках таких не было. Но поток грузов был так велик, что начальник авиации погранвойск генерал Николай Алексеевич Рохлов принял решение принять на вооружение два таких вертолёта.

Это совершенно особая машина даже по размерам – в длину она больше сорока метров. Мы, чтобы изучить её, вместе с ещё одним экипажем из Душанбе, специально приехали в Центр переучивания в городе Торжок.

В 1988 году на этой машине нам, первым в истории отечественной авиации, пришлось выполнить очень сложную задачу – забрать с территории Афганистана вертолёт МИ-8 из района Чахи-Аб. В том месте сидела группа из Московского пограничного отряда. Борт майора Сергея Балгова, который участвовал в операции в этом районе, был подбит. Вертолёт был прострелен, но уцелел и подлежал восстановлению. Нам была дана команда этот борт эвакуировать. (К тому моменту уже



Фотография предоставлена полковником С. Бухаровым

**Не дай Бог
какая-то
искра –
сгорели бы в
одну секунду...**

старались машины не терять, они ведь были дорогущими! Всего в Афганистане советская авиация потеряла триста тридцать три вертолёта. Можно представить, во сколько это обошлось стране!

К тому моменту у меня уже был двойной опыт транспортировки вертолётов Ми-8 на внешней подвеске. Но оба раза работа проходила на своей территории. А тут надо работать на другой стороне. В районе своего пограничного отряда под Душанбе мы полетали часа полтора, чтобы сжечь лишнее топливо. На борту был специалист по десантно-транспортному оборудованию капитан Сергей Мерзляков. С ним я работал по первым двум бортам. Он, конечно, сыграл очень большую роль в том, что нам удалось успешно выполнить это задание. С технической точки зрения это очень непростая операция. Сам вертолёт Ми-26 – очень сложная машина, тут ещё надо было на внешней подвеске правильно закрепить восьмитонный Ми-8!..

До нас с подбитого вертолёта сняли лопасти. Прилетели мы на место, сели. Техники «пауком» подцепили Ми-8. Я завис чуть в стороне, «паук» соединили с моей внешней подвеской, и тог-

да я завис уже точно над вертолётом. Это было очень важно, иначе не избежать раскачки при подъёме. Этот опыт был приобретён при первой транспортировке, когда с Героем Советского Союза генералом Фаридом Султановичем Шагалеем из-за раскачивания мы чуть не сбросили машину. Для стабильного положения подвешенной машины надо двигаться с небольшой скоростью сто километров в час и вертикальной скоростью пять метров в секунду. Так мы и шли: вверх, потом вниз, потом вверх, потом вниз...

Маршрут эвакуации проложили заранее с учётом данных разведки. И хотя меня сопровождала пара Ми-24, любая встреча с душманами могла закончиться для нас плачевно. Ведь не было возможности даже минимально маневрировать. Но Бог нас миловал, и под обстрел мы не попали.

Один Ми-26 заменял целую колонну машин (мог поднять около пятнадцати тонн). Но людей на Ми-26 по соображениям безопасности на ту сторону мы никогда не возили. И потому, когда в 2000 году я услышал, что в Чечне в Ми-26 загрузили больше ста человек и этот вертолёт был сбит, то я долго не мог понять: ну

как это вообще можно было себе позволить?.. Летали мы и с удовольствием, и с боеприпасами, и с топливом. Бензин, например, перевозили в трёх емкостях по четыре тысячи литров. Одни раз, когда летел командир отряда майор Анатолий Помыткин, баки залили под горло. При подъёме на высоту и изменении давления бензин начал расширяться и вытекать из ёмкостей. Ведомый увидел за нами бензиновый белый шлейф. Не дай Бог какая-то искра – сгорели бы в одну секунду...

В 1988 году стало понятно, что из Афганистана мы уходим. Даже был назван конкретный день. Поэтому командование полёты сократило до минимума. Мы только поддерживали свои пограничные десантно-штурмовые группы, которые действовали на той стороне. Тут ещё и со «стингерами» обстановка стала совсем тяжёлая. Из-за них, из-за проклятых, мы стали летать ночью, хотя руководящими документами по лётной работе это было категорически запрещено.

Однажды генерал Иван Петрович Вертелко, который руководил действием наших боевых групп в Афганистане, прибыл на аэродром в Маймене, где одна наша ▶



такая группа сидела. Он принял решение провести боевую операцию. Но боеприпасов было мало, особенно – снарядов для «града». Их надо было доставить вертолётами МИ-26 ночью. Вот тут нам пришлось, как говорится, попотеть...

Вылетели тремя бортами. Первым на высоте три тысячи метров шёл я на МИ-26 с боеприпасами. На три триста шёл борт МИ-8, а уже на три шестьсот – ещё один МИ-8. Они должны были меня прикрывать. На одном из вертолётов была светящаяся бомба САБ на тот непредвиденный случай, если придётся сесть в темноте, чтобы как-то подсветить место посадки.

На вертолётах горели только строевые огни сверху. С земли они не видны. Второй борт видит меня, третий видит второго и, может быть, меня. Я же не вижу никого. Если на территории Союза снизу ещё видны были какие-то огоньки, то после пересечения границы – внизу полная темнота. Иногда какой-то пожар полыхнёт. Но потом трассёры навстречу пошли.

«Духи» услышали рокот наших вертолётов. По звуку понятно:

летит что-то мощное. Они подумали, вероятно, что мы летим низко, и начали стрелять. Но ночью на слух почти невозможно прицельно выстрелить, и трассы очень далеко в стороне прошли.

Шли мы над степными районами, поэтому реальная высота у нас была три тысячи метров. На такой высоте ДШК нас не доставал. Мы и сами старались делать всё, чтобы выжить: сами меняли частоты на радиостанциях, высоты и маршруты. Но главная задача была: обойти те районы, где находились банды со «стингерами».

В этот раз было особенно тяжело. Подошли к точке. А аэродром-то горный! Надо снижаться – а гор-то самих не видно! На земле зажгли в площадках четыре посадочных огня. В этот четырёхугольник я и должен был сесть. Но в горах даже днём очень трудно определить расстояние до склона. А ночью смотришь: на тебя что-то тёмное надвигается... Умом-то понимаешь (ведь днём летал в этом месте), что именно в этом месте не можешь столкнуться со склоном! Но настроение такое гнетущее в этот момент... Начинаешь крен всё сильнее и сильнее увеличивать, спираль сни-

жения всё сильнее закручивать. Сесть по-вертолётному, зависнув, нельзя, ведь тогда винтами поднимешь пыль, в которой очень просто можно потерять своё пространственное положение. А когда лётчик перестаёт видеть землю, он теряет ориентацию в пространстве (именно в такой ситуации случалось много катастроф). Поэтому садиться приходилось по-самолётному. Но тут возникает другая проблема: аэродром со всех сторон заминирован. Следовательно, надо было не сесть до площадок с огнями и одновременно не выехать за площадки после посадки. Конечно, и остановить гружёную машину при посадке по-самолётному было тоже очень трудно, тормоза у такой тяжёлой машины не эффективны. То есть работу свою нужно было проделать ювелирно.

На базе загружались мы основательно: груз укладывали и крепили очень тщательно, полностью в соответствии с инструкцией по размещению груза в грузовом отсеке и потратили на это полдня, а вот разгружали нас мгновенно – солдаты в форме одежды «сапоги-трусы-автомат» бегали очень быстро. ▶

Разворачивать вертолёт на земле времени не было. Поэтому, когда я начал взлетать, на тот груз, который не был очень тяжёлым, солдаты просто легли плашмя, иначе потоком воздуха от винтов всё легкое просто бы сдуло. Я поднялся на высоту тридцать метров, там развернулся и ушёл обратно на базу. Времени до рассвета оставалось мало. Вторую ходку за ночь мы делали более хитро. С бензином вообще придумали такую схему: загоняли в вертолёт сам топливозаправщик, а при приземлении его надо было только отстегнуть. Он сам выезжал из вертолёта, и на его место загружали пустой.

Конечно, полёты с бензином на борту были очень опасны. Один из ведомых, мой однокашник по Саратовскому училищу Сергей Быков, который шёл выше, видел трассёры, которые с земли «духи» пускали на звук моего вертолёта. И если бы хоть одна шальная пуля в нас попала, то нетрудно представить, что бы с нами стало. Не лучше было настроение и при перевозке снарядов для «градов». Грузили снарядов тонн двенадцать-четырнадцать, да своего керосина восемь тонн. Так что, не дай Бог, если бы в нас попали – далеко бы пришлось собирать обломки...

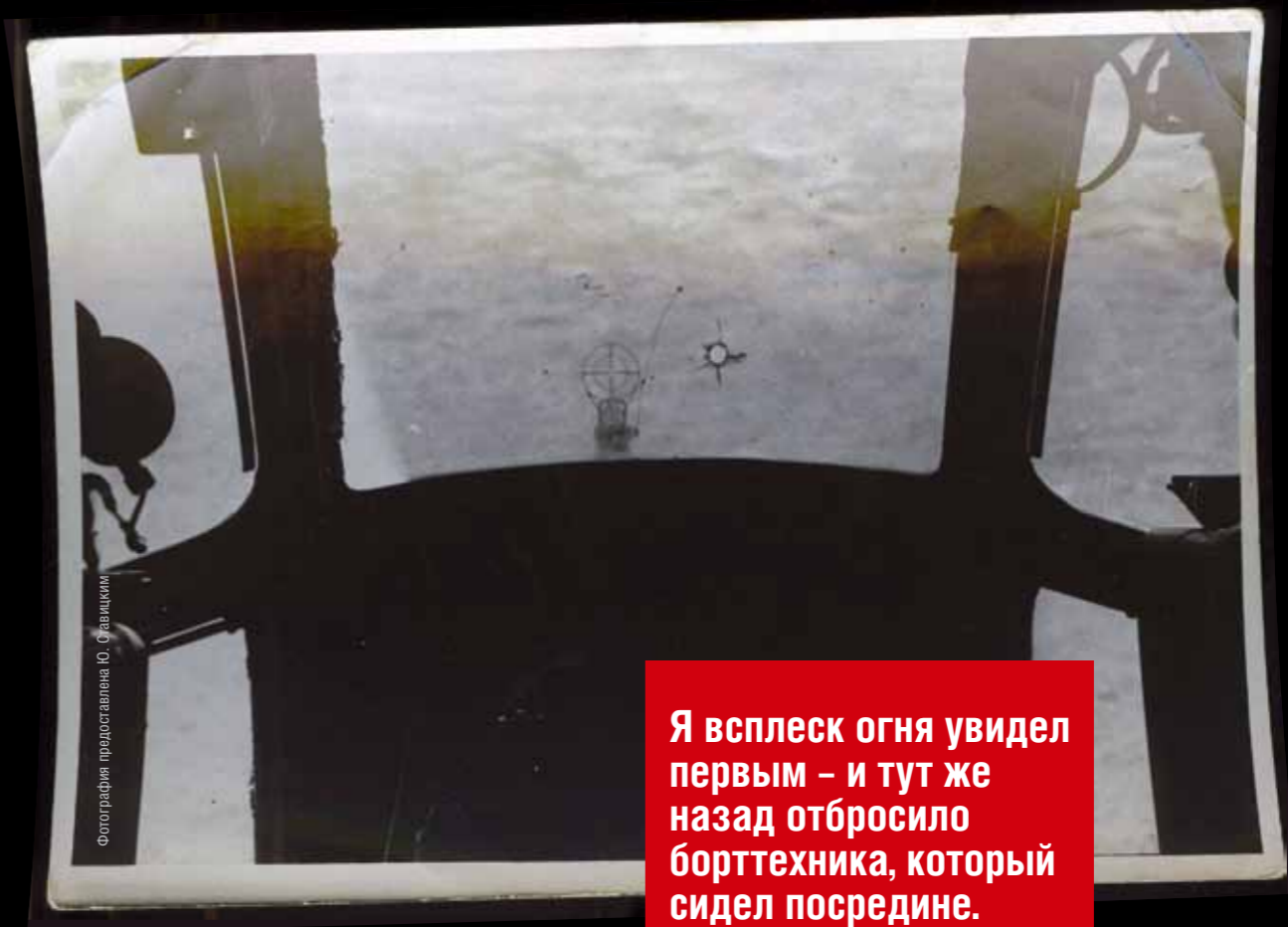
Каково было напряжение, особенно во время снижения, можно понять на таком примере. У штурмана с рабочего столика вдруг упала навигационная линейка (она как логарифмическая, только с другими цифрами). Ну какой такой звук мог быть от её падения на фоне работающих двигателей!.. Но в такие моменты до предела обостряется всё: обоняние, зрение, слух. Так вот нам этот посторонний звук показался просто страшным грохотом! Где?.. Что произошло?.. А когда поняли, в чём дело, как все на штурмана набросились!.. Обозвали его очень нехорошими словами, и на душе стало легче...

Ночью на ту сторону мы слетали всего раз восемь-десять. Этого нам вполне хватило... Но когда сейчас говоришь гражданским лётчикам, что мы на МИ-26 летали в горы ночью, они просто крутят пальцем у виска... Но другому было никак. Днём мы бы совершенно точно подлезли бы под «стингер». Это была ситуация по пословице: куда ни кинь, всюду клин...

Высокую точность пусков «стингеров» можно было объяснить ещё и вот чем: «дух», запускающая ракету, понимал, что в случае попадания ему положена боль-

шая награда: жёны, деньги... и в то же время понимал, если он, паче чаяния, промахнётся, то не быть ему живым. Во-первых, сам «стингер» очень дорогой (стоимость одной ракеты 80 000 долларов США в ценах 1986 года. – Ред.). И ещё ведь этот самый «стингер» надо было из Пакистана в караване провезти через наши засады! А это ох как не просто! Поэтому стрелять из ПЗРК их специально обучали. Это не то, что дали простому крестьянину ружьё, и он начал из него палить. Каждая ракета у них была просто на вес золота. И даже больше того – цена ей была жизнь. При попадании – жизнь тех, кто был на борту. А при промахе – того, кто промахнулся. Такая вот арифметика...

14 февраля 1989 года, за день до официального вывода войск, я ещё летал на ту сторону, а 15 февраля уже был на своём аэродроме в Душанбе. Тут же был организован митинг прямо на площадке. Но полного вывода советских войск как такового в феврале 1989 года не произошло. Мы ещё долго прикрывали отход армейских групп и оберегали мост через Термез на Хайратон. ►



фотография предоставлена Ю. Овацикиным

Я всплеск огня увидел первым – и тут же назад отбросило борттехника, который сидел посередине. Пуля попала в него через лобовое стекло.



фотографии предоставлена Ю. Ставицким

Я давно мечтал перевестись служить в Арктику и попробовать МИ-26 в совершенно других климатических условиях, и вообще – за эти годы мне так надоела эта жара... Но командующий нашей авиации генерал Рохлов сказал: «Пока война не закончится, никуда не переведёшься». И вот, наконец, 21 марта 1989 года моя мечта сбылась! Мы загрузили в МИ-26 вещи семей всего экипажа и полетели на север. 23 марта мы уже были в Воркуте. В Душанбе было плюс двадцать, трава зеленела, а когда прилетели в Воркуту – там уже минус двадцать. Тогда мне и голову не могло прийти, что снова придётся вернуться в Душанбе.

Но в 1993 году наши первые экипажи из Душанбе опять стали летать на ту сторону границы. И грузы какие-то перевозили, и душманов пощипывали. Я к тому времени служил в Горелово под Петербургом. И более или менее размеренное течение жизни снова нарушилось. Многие, может быть, помнят сообщения о нападении на двенадцатую заставу Московского пограничного отряда в Таджикистане (это не раз показывали по телевизору). И командованию стало ясно, что без вертолётчиков пограничникам в Душанбе никак.

Когда первые экипажи пошли в Афганистан, мне стало понятно, что скоро придёт и моя очередь. И она пришла в сентябре 1996 года. Поездом мы добрались до Москвы, там сели на самолёт ФСБ, который из Внуково шёл на Душанбе. Авиацией там командовал Герой Советского Союза генерал Шагалиев, с которым я когда-то на МИ-26 тасил борт из Афганистана. Он мне сказал: «Юра, ты молодец, что прилетел. Работы полно».

Мне было необходимо восстановить допуск на полёты в горах. Для этого надо было два-три раза полететь с инструктором и совершить посадки на разных высотах на площадках, подобранных с воздуха. Со мной тогда ещё сел в вертолёт человек, который из этих мест никогда и не уезжал, – майор Саша Кулеш. Так он и прослужил в этих краях лет пятнадцать без замены...

Сначала масштабных задач по обеспечению боевых действий у нас не было. Мы перевозили с заставы на заставу грузы, крутились между комендатурами. В тот момент пограничники наносили огромный урон тем, кто через Пяндж пытался перетянуть бурдюки с наркотиками. В один

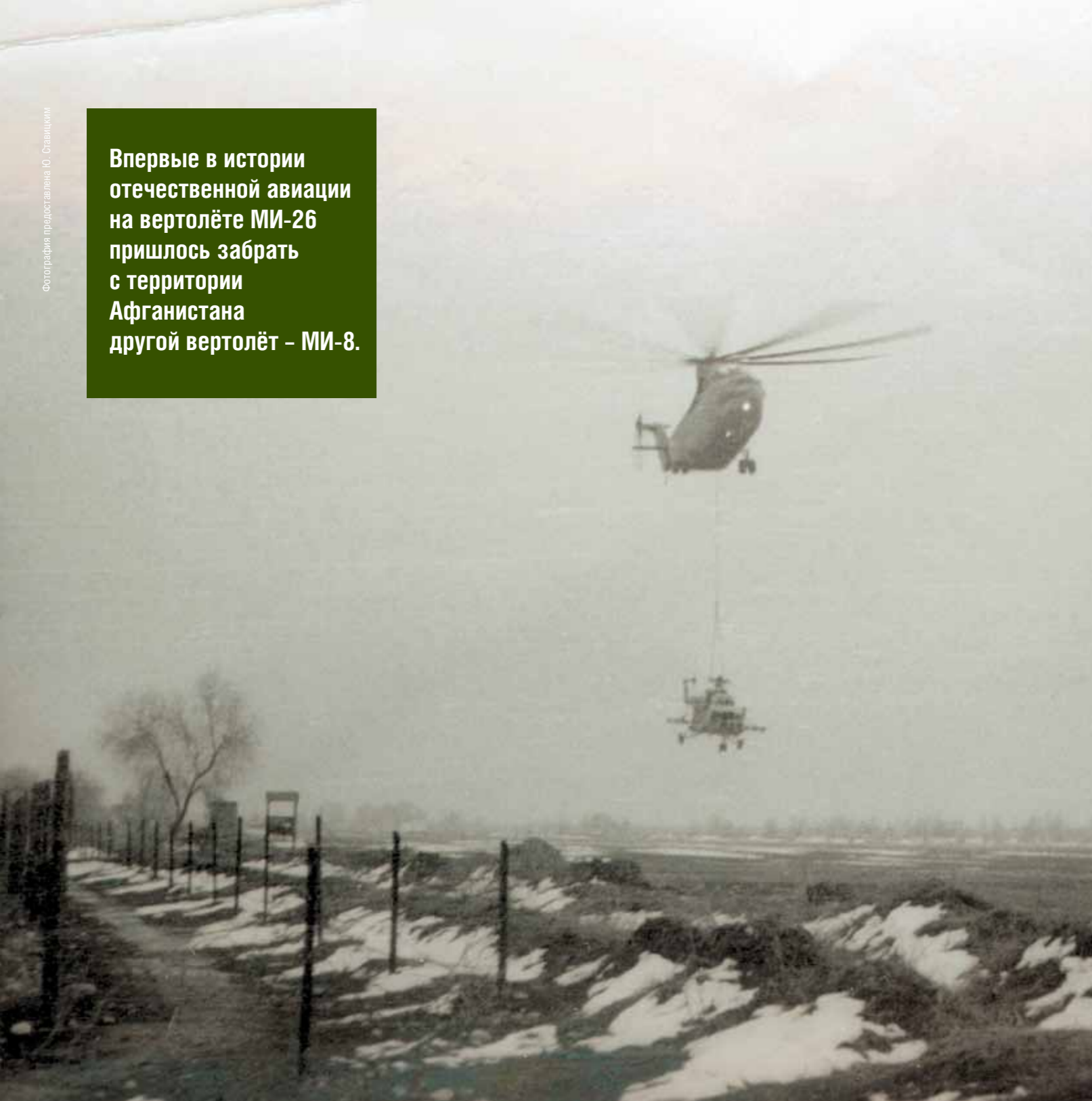
из дней пограничники атаковали плоты, на которых переправлялись бурдюки, и взяли много этого зелья. А «духи» в отместку захватили наш пограничный наряд – двоих бойцов – и утащили на ту сторону. И только через некоторое время с большим трудом мы получили тела наших ребят обратно очень сильно изуродованными. Командованием было принято решение провести операцию по ликвидации бандгрупп.

Наша разведка работала с обеих сторон Пянджа. Разведчики знали, в каких кишлаках эти «духи» живут, где базируются, где живут их семьи. Началась подготовка операции. Но и «духи» тоже не дремали.

Сидели мы как-то на аэродроме Калай-Хумб. И тут раздаётся звук летящей мины!.. Все сразу перестали в нарды играть. Хлопок, ещё хлопок, ещё хлопок, ещё... Сначала было непонятно, что стреляет, откуда стреляет... Но по осколкам быстро разобрались, что это 120-миллиметровые мины. И прилететь они могут только с господствующих высот.

Из Душанбе прибыл командир нашего вертолётного полка, полковник Липовой. Говорит мне: ▶

Впервые в истории отечественной авиации на вертолёте МИ-26 пришлось забрать с территории Афганистана другой вертолёт – МИ-8.



«Полетишь со мной». Было это 29 сентября 1996 года, в воскресенье. Взлетели, начали барражировать... За нами шёл один МИ-8 и один МИ-24. Постреляли в разные стороны в надежде спровоцировать «духов». Но в этот раз батарею мы не нашли. Сели, начали снова снаряжаться, запрашивать. Тут уже Липовой сел слева, я – справа. Полетели снова.

Во второй раз стали осматривали местность более тщательно. Летели низко: истинная высота было сорок-пятьдесят метров. А барометрическая, над уровнем моря, – три тысячи двести метров. Это высота тех гор, где, как мы предполагали, и находилась батарея.

В этот раз мы уже начали обстреливать всё, что нам казалось подозрительным. Я – через правый блистер из автомата, борттехник – из пулемёта. Снова и снова пытались спровоцировать «духов» на ответный огонь. И на этот раз «духи» не выдержали. С расстояния метров семьсот по нам ударили из пулемёта ДШК. На этом расстоянии даже «нурсами» стрелять нельзя, потому что можно попасть под свои же осколки. Когда по нам открыли огонь, мы

увидели этот пулемёт: вспыхнула очень яркая характерная дуга, похожая на сварочную. Я всплеск увидел первым – и тут же назад отбросило борттехника Валеру Стовбу, который сидел посредине между мной и Липовым. Пуля попала в него через лобовое стекло. До этого он успел дать очередь из курсового пулемёта. Помогла ли она МИ-24 увидеть место, откуда начали стрелять, не знаю... Но наши быстро сориентировались и ударили по «духам» из всего, что у них было. Ракетамы наши потом и закончили это мероприятие.

Крикнув ведомому: «Лёша, осторожней! Стреляют!..», я успел выстрелить из автомата через блистер в направлении ДШК, и мы начали уходить влево. Духи, конечно, целились в кабину. Но разброс всё-таки был, и часть пуль попали в двигатель. Правый двигатель сразу ушёл на малый газ, по блистеру хлестанула струя масла. Мы и так летели на высоте всего метров сорок, а тут ещё начали снижаться.

Хорошо, что закончилась грядя и началась огромная пропасть. Мы провалились в эту бездну с вертикальной скоростью десять метров в секунду!.. Но постепен-

но более или менее восстановились обороты несущего винта, и мы пошли в сторону аэродрома Калай-Хумб, откуда взлетали.

Когда удалось выровнять машину, Липовой спрашивает: «Что-то не слышно штурмана, где он там?». Я пытаюсь вызвать его по переговорному устройству: «Игорь, Игорь...». Молчит. Осторожно начал вставать. Вижу – на сиденье откинулся Валера Стовба. Я его перетащил в грузовую кабину. Смотрю – на полу лежит Игорь Будай: явных ранений вроде не видно. И когда на аэродроме его вытаскивали из вертолёта, он был ещё жив. Я тогда подумал, что, может быть, просто сильный стресс и он в шоке. Это уже потом врачи сказали, что пуля от автомата калибра 5,45 пробила обшивку фюзеляжа, вошла ему в бедро, там перебила артерию и, кувыркаясь, прошла через всё тело...

В моём экипаже это была уже не первая потеря. В 1985 году наш вертолёт МИ-26 упал при посадке. Взлетали мы из Душанбе. Уже стоим на полосе, молотим винтами, готовимся вырывать. Тут подъезжает «таблетка» и какие-то офицеры просят на борт – им нужно в Хорог. Меня ▶



спрашивают: «Когда ты оформлял документы, видел, вписаны в них какие-то люди?». Отвечаю: «Нет». Мы их и не взяли, к их счастью. Борт наш при падении сложился так, что в грузовой кабине они бы точно не выжили. А вообще тогда перед нами стояла задача: доставить в Хорог пятнадцать тонн авиационных бомб. Но этот рейс мы летели совершенно пустыми, потому что забрать эти бомбы мы должны были в погранотряде на границе с Афганистаном. А если бы мы упали с бомбами?!»

Оказалось, что на заводе-изготовителе в Перми, где делали главный редуктор, слесарь-сборщик не установил одну деталь в редуктор. И на сорок первом часу полёта вал трансмиссии, который приводит рулевой винт во вращение, вышел из соединения с главным редуктором и перестал вращаться. Рулевой винт остановился прямо в воздухе.

В погранотряде отряде, где мы должны были загрузить бомбы, сесть мы рассчитывали посамолётному. Я сидел на левом сидении, на месте командира экипажа. При остановке рулевого винта на вертолёт начинает действовать реактивный момент, который вращает машину влево. Пока скорость у нас ещё не очень

снизилась, хвостовая балка, как флюгер, ещё как-то удерживала вертолёт. Но когда скорость упала, вертолёт стало всё больше и больше разворачивать влево. На правом кресле сидел майор Анатолий Помыткин, командир моего отряда. Когда вертолёт встал уже практически поперек полосы и совсем потерял скорость, его начало разворачивать ещё дальше влево с потерей высоты. Я тут понял, что если сейчас мы не вы-

рубим двигатели, то при жёстком соприкосновении с землёй вертолёт может взорваться. А краны остановки двигателя есть только у левого лётчика, поэтому перед самой землёй я двигатели вырубил.

Прямое падение было метров с сорока-пятидесяти. Падали мы с креном на правую сторону. Когда винт коснулся земли, лопасти сразу начали разрушаться. Одна ▶



Фотографии предоставлены Ю. Станцики