



Шипачёв Константин Анатольевич

Загорелись почти все табло серьёзных отказов систем

Родился 7 августа 1961 года в с. Смуравьево Гдовского района Псковской области.

Окончил Сызранское ВВАУЛ в 1982 году с отличием, ВВА им. Ю.А. Гагарина и военную академию Генерального Штаба Вооружённых Сил Российской Федерации.

В основном я служил в Джелалабаде, а также в Кандагаре, был командировках в Кабуле, Кандагаре, Шиндаде и Герате.

Домой возвращался на самолете ИЛ-76 рейсом Кабул-Ташкент - Новополоцк (Белоруссия).

Награжден орденами:

- Мужества (За мужество и героизм, проявленные при выполнении специального задания в условиях, сопряженных с риском для жизни. Указ ПРФ 15.09.1995 г.);
- Красного Знамени (За успешное выполнение задания по оказанию помощи ДРА. Указ ПВС СССР 12.11.1987 г.);
- Красной Звезды (За успешное выполнение задания по оказанию помощи ДРА. Указ ПВС СССР 25.05.1987 г.);
- Святого князя Александра Невского 2-й степени (За выдающиеся заслуги и большой личный вклад в укрепление

обороноспособности государства Российского. Президент АБОП 10.03.2005 г.);

- Святого князя Александра Невского 3-й степени (За выдающиеся заслуги и большой личный вклад в укрепление обороноспособности государства Российского. Президент АБОП 5.04.2004 г.)

- Знак Почета (За мужество и героизм, проявленные при выполнении специального задания и активную общественную деятельность. Боевое братство 5.12.2006 г.);

Награжден медалями:

- За заслуги (За мужество и героизм, проявленные при выполнении специального задания и активную общественную деятельность. РСВА 13.02.2006 г.);

- 300 лет Российскому флоту (Указ ПРФ 07.06.1996 г.);
- За воинскую доблесть 1-й ст (МО РФ 26.08.2005 г.);
- За отличие в военной службе 1-й ст (МО РФ 04.03.1999 г.);

- За отличие в военной службе 2-й ст (МО РФ 30.03.1996 г.);

- За безупречную службу 3-й ст (МО СССР 07.01.1989 г.);

- 60 лет Армейской авиации (ГК ВВС 28.10.2008 г.);
- 70 лет ВС СССР (Указ ПВС СССР 28.01.1988 г.);
- За заслуги перед ветеранской организацией ББ (Президент ББ 19.12.2006 г.);

- За ратную доблесть (Президент ББ 13.04.2004 г.);
- 15 лет вывода Советских войск из ДРА (Аушев, 2004 г.);

- 20 лет вывода Советских войск из ДРА (Аушев и Громов, 2009 г.);

- Знак воину-интернационалисту. Красный (Указ ПВС СССР 1987 г.);

- От благодарного афганского народа. Синий (Указ Президента РА 15.05.1988 г.).

Издан 70 научных и учебно-методических трудов, из которых около 50 книг. В ближайшее время планируется выпуск новой книги об Афганистане.

Другие публикации о ветеране: печатался в Военно-историческом журнале, журнале «Воздушно-космическая оборона», «Братишка», «Солдаты России», «Вестник воздушного флота».

Личный состав моего звена МИ-24:

1. Шипачев К.А. - командир звена, ст. лейтенант, 1961 г.р.
2. Ефимов С.М. - техник звена, капитан, 1953 г.р.
3. Мешков В.В. - штурман звена, ст. лейтенант, 1963 г.р.
4. Пихтин С.М. - бортовой техник, ст. лейтенант, 1963 г.р.
5. Грязнов А.А. - командир экипажа, ст. лейтенант, 1962 г.р.
6. Лушан Н.А. - лётчик-оператор, ст. лейтенант, 1963 г.р.
7. Заикин В.Н. - бортовой техник, ст. лейтенант, 1958 г.р.
8. Киселев А.Н. - старший лётчик, капитан, 1957 г.р.
9. Степанец И.Ю. - лётчик-оператор, лейтенант, 1964 г.р.
10. Дудчак К.В. - бортовой техник, ст. лейтенант, 1962 г.р.
11. Клочков С.В. - командир экипажа, ст. лейтенант, 1957 г.р.
12. Камусев Ш.Ф. - лётчик-оператор, лейтенант, 1964 г.р.
13. Бобков В.М. - бортовой техник, ст. лейтенант, 1962 г.р.

Нашу эскадрилью военно-транспортным самолётом, перебросили на аэродром базирования Джелалабад (ДРА). Эскадрилья вошла в состав 335-го отдельного боевого вертолётного полка ВВС 40-й армии.

Аэродром был расположен на южной окраине города Джелалабад: полоса длиной 1600 метров, превышение над уровнем моря 500 метров, курс посадки - 310 градусов, позывной - «Омар». Обеспечивался прием всех вертолётов и самолётов типа Ан-26 и Ан-12.

После прибытия к новому месту базирования нас познакомили с экипажами, которые нам предстояло заменить, и разместили вместе с ними в их комнатах. Сразу же началась дополнительная подготовка: мы изучали район предстоящих боевых действий, разведывательные данные, осваивали полёты в новых условиях.

Учитывая реальность боевой обстановки, каждый лётчик получил пистолет, бронированный защитный шлем (ЗШ) и автомат АКСУ. Кроме этого, всем экипажам выдавались специальные комплекты НАЗ-И, которые включали: жилет со специальными карманами для четырёх магазинов к автомату, для пистолета и магазинов к нему, портативную аварийную радиостанцию, сигнальные ракеты,

индивидуальную аптечку и две гранаты. Пластиковая кобура для автомата крепилась к бедру, а фляжка с водой - к поясному ремню.

При необходимости мы брали на борт вертолѐта ручной пулемѐт и ящик с гранатами. Как я шутил тогда, если наш экипаж собьют над территорией небольшого враждебного государства, то приземлившись там, мы с лѐтчиком-оператором могли бы устроить крупный вооруженный конфликт.

Первый вылет

25 июня моему звену доверили первый вылет. Это был полѐт на сопровождение колонны Кабул-Джелалабад. Общее время полѐта - два часа на высоте 4500 метров. В тот период мы летали на большой высоте. Считалось, что в этом случае противодействие ПВО противника будет меньше, и это действительно было так, пока душманам не поставили новые для того времени ПЗРК «Стингер».

Полѐт был хотя и первым для нас боевым вылетом, но происходил штатно. Взлетели мы с моим ведомым Андреем Грязновым (сейчас полковник инспектор Центральной инспекции по безопасности полѐтов ВС РФ) как обычно, и сразу перешли в набор высоты над аэродромом. Набрав максимальную высоту, пошли в район встречи со сменяемыми нами экипажами, которые сопровождали колонну. Установили связь с командиром колонны и приступили к сопровождению двигающейся техники.

Наша задача заключалась в барражировании над колонной, ведении наблюдения, а в случае обстрела колонны - и в поддержке своих войск огнѐм. По мере выработки топлива нас сменяли в воздухе очередные экипажи.

Сам по себе полѐт на сопровождение являлся несложным, но здесь были и свои особенности. Вертолѐты Ми-24 оснащены кислородным оборудованием для полѐтов на высотах более 2000 метров, однако лѐтчики предпочитали его не использовать. Считалось вполне нормальным провести в кабине вертолѐта в разреженном воздухе полтора - два часа на высоте 4500 метров, а по мере выработки топлива и облегчения вертолѐта выше 5000 метров. Я даже видел в этом некоторый шик. Только мой друг и подчинѐнный, штурман

звена Валера Мешков, жаловался, что в полете голова устаёт от тяжёлого бронированного ЗШ.

Встреча в эфире

В один из таких полётов меня, видимо по голосу в эфире (на больших высотах дальность УКВ радиосвязи значительно возрастает), узнал мой первый лётчик-инструктор Сергей Донович Пряников. Он, в нарушение всех законов радиообмена передал мне привет из Баграма, где был командиром эскадрильи и пригласил в гости. Я очень удивился, услышав его голос в небе Афганистана, но впоследствии узнал, что из учебного полка он перевёлся в боевой. Этого человека я очень уважал и, естественно, всеми силами стремился попасть в командировку в Баграм. Однако увидеться с ним мне так и не удалось...

Командир эскадрильи, его заместители и другие летчики, для которых война была не первой, охотно делились с нами секретами летного мастерства на конкретных примерах. Когда требовалось вылетать на реально опасные задания, наш уважаемый комэск (командир эскадрильи) Сергей Васильевич Прохоров и замполит Василий Карташов любили, шутя, говорить – в бой идут одни старики. Они лично выполняли такие полеты.

Асадабад

30 июля, в районе населённого пункта Асадабад, нашему звену предстояло осуществлять авиационную поддержку мотострелкового батальона, который вёл тяжелые бои с несколькими бандами общей численностью до 420 душманов. Позывной авианаводчика - «Кобра». Одновременно с нами действовали и штурмовики Су-25.

В тот день пришлось сделать три вылета общей продолжительностью четыре часа. Каждый экипаж в вылете расходовал до 40 неуправляемых ракет и 50 снарядов к пушке. Работали по отдельным целям в районе высоты 1515. На цели нас наводили авианаводчики. Но, видимо, взаимодействие было недостаточно отработано, да и опыта, чтобы поразить все требуемые объекты, у нас пока не хватало. Мотострелки были недовольны результатами, да и

мы, впрочем, тоже. Однако в последующие дни, совместными усилиями экипажей и пехоты, бандиты были уничтожены и частично рассеяны. Батальон вернулся на базу, как нам сообщили, без потерь.

Распорядок

Распорядок дня вертолётного полка был размерен и довольно суров. Экипажи должны были быть готовыми к выполнению любых задач с рассветом. В связи с этим, за полчаса до начала светлого времени, а это в зависимости от времени года 4.30-5.30, одним из заместителей командира полка проводились предполётные указания.

Постановка задач на следующий день производилась командиром полка в 18.00, в присутствии всего лётного состава. Здесь же проходил разбор выполненных к этому времени полётов за день, доводились разведывательные данные и различные указания. Особое внимание уделялось анализу действий экипажей: при высадке десантов в горах; нанесении ударов по наземным целям и действий при боевых повреждениях. Эти навыки я старался довести у лётчиков своего звена до автоматизма. Каждый случай боевого повреждения вертолёта, которые подробно доводились нам на занятиях, старался примерить к себе и оценить, как бы наш экипаж сработал в подобной ситуации. Мой штурман Валера, хотя и не сильно любил всякие теоретические изыскания, вопросам отработки действий в особых случаях и тренажам отдавался с серьёзной настойчивостью.

Ночью

К выполнению боевых задач ночью экипажи нашего звена приступили в августе. Основной целью таких полётов являлось патрулирование района аэродрома в радиусе до 50 километров на высотах 1500-4000 метров.

Звено вылетало ночью отдельными парами. Первая пара взлетала с заходом солнца и сменялась другой по мере выработки топлива, и так до рассвета. Полёты ночью вносили свои коррективы в подготовку лётчиков. Особое внимание уделялось технике пилотирования, контролю

за своим положением с помощью радиотехнических средств и световых ориентиров, которых, учитывая положение в Афганистане, было совсем немного. Нами активно отрабатывалась посадка на аэродром по посадочным огням без использования наземного прожектора и фар вертолётов. Впоследствии опыт экипажей так возрос, что в лунную ночь нам удавалось производить заход и посадку по приборам, вообще без включения руководителем полётов огней полосы. Без использования лётчиком инфракрасного оборудования и бортовых фар, это было довольно рискованно и являлось нарушением инструкции.

Точно сыпят, гады!

В одно из наших обычных ночных дежурств мы находились у себя в «модуле». Команды на взлёт не поступало. Через некоторое время после захода солнца раздался рёв и страшные взрывы. Вообще к взрывам и стрельбе за это время мы привыкли, но тут снаряды, казалось, рвались прямо под окнами. Не дожидаясь сигнала с командного пункта, я дал команду экипажам: «По вертолётам!». Быстро похватав автоматы и ЗШ, мы выскочили из «модуля» и действительно услышали и увидели разрывы душманских реактивных снарядов. Они рвались прямо на взлётной полосе и между стоянками вертолётов, которые находилась в 50-100 метрах от нашего жилья. Пригибаясь, мы побежали к своим Ми-24. В это время я с удивлением думал: «Точно сыпят, гады!». Заняв своё место в спасительной бронированной кабине, сразу приступил к запуску. Сложнее было бортовому технику, который был обязан контролировать процесс запуска двигателей снаружи. Почти лёжа на земле, он жестами подавал нам установленные в таких случаях сигналы.

Обстрел аэродрома продолжался, но несмотря на это наша пара быстро вырулила на полосу и произвела взлёт. Набрав безопасную высоту и получив доклад от ведомого, Андрея Грязнова, «349-й справа на месте», я осмотрелся. Внизу черно, только видны отдельные огоньки да пожар на стоянке от разрывов реактивных снарядов. Душманы, услышав рокот вертолетов, прекратили обстрел, но

оперативный дежурный КП по радио дал нам приказ на уничтожение бандитов.

Мы приступили к выполнению задачи. Связались с одной из 15 застав, обеспечивающих безопасность аэродрома, и запросили у них информацию. Застава подтвердила, что видели точку, откуда производился пуск ракет, но достать душманов своим огнём они не смогли. Показав трассирующей очередью из крупнокалиберного пулемета направление и сообщив дальность до цели, командир заставы достаточно точно нас сориентировал. Находясь на связи с ним, наша пара произвела сброс двух осветительных бомб САБ-250 с таким расчётом, чтобы осветители загорелись на земле, обозначив цель. Командир охранения ещё раз ориентировал нас о положении цели относительно горящих на земле факелов бомб. Теперь мы смело могли приступать к поражению душманов. Выполнив 3 боевых захода в этом полёте и 5 заходов в следующем, сменив вертолёты на другие, наша пара израсходовала 6 бомб, 160 неуправляемых ракет и два боекомплекта пушек. Банда была уничтожена. Это был один из наших первых эффективных боевых вылетов.

Караван

9 сентября нам поставили очередную задачу: обеспечить эвакуацию десятерых спецназовцев из района их действий. Первыми взлетели два Ми-8, следом мы с ведомым на наших Ми-24. Группа пришла в заданный район, транспортные вертолёты успешно забрали 10 разведчиков и произвели взлёт. Мы уже собиравась ложиться на обратный курс. Пересекая неглубокое ущелье, тянувшееся вдоль русла реки на плоскогорье, один из экипажей восьмерок сообщил в эфир: «Обнаружили караван, захожу на посадку, будем высылать досмотровую группу». Тут и я увидел этот караван, идущий, скорее всего, из Пакистана в сторону Чёрной горы. Я понял следующее. Или действительно наши спецназовцы отчаянные ребята, или ведущий восьмерок не совсем понимает, что делает. Караван состоял приблизительно из 300 гружёных верблюдов и лошадей, которые растянулись в ущелье на расстоянии почти два километра. Сопровождали это стадо почти столько же людей.

Оперативный дежурный КП поздно сориентировался и команду на запрет посадки выдал, когда досмотровая группа уже пыталась осуществить проверку всех этих людей и груза на наличие оружия. Однако, гордые пуштуны не противодействовали отчаянной попытке спецназа досмотреть караван. Проверка была только обозначена и мы, похоже, расстались с ними довольные друг другом.

Обеспечение постов

Одной из задач, которые часто приходилось выполнять армейской авиации в Афганистане, были вылеты на обеспечение постов. Цель полёта заключалась в сопровождении и прикрытии транспортных вертолётов доставлявших людей, продукты, почту и боеприпасы на заставы. Они находились, как правило, на высотах 800-1200 метров, окружавших наш аэродром.

Выполняя полет, транспортный вертолёт заходил на такую небольшую по размерам площадку, что на ней иногда даже нельзя было поставить все три колеса. В таком полувисячем положении, когда вертолёт опирался на одно колесо, выгружался весь груз, и мы уходили на следующий пост. Вертолёты прикрытия в это время барражировали на уровне высоты площадки, осматривая окрестности на предмет отсутствия душманов и находясь в готовности немедленно нанести ответно-встречный удар. 24 сентября мы выполнили четыре таких полёта общей продолжительностью около трёх часов.

Стрелять было нечем

25 сентября, завершая обычный успешный полёт на поиск и уничтожение караванов с оружием, группа из восьми транспортных и боевых вертолётов осуществляла над аэродромом снижение с высоты 4500 метров. Остальные лётчики в это время находились в классе на постановке задач на следующий день. Я со своим звеном тоже находился там. Неожиданно мы услышали довольно сильный взрыв, затем ещё и ещё. Пытаясь понять, в чём дело, мы выскочили на улицу и увидели следующую картину: прямо над нами спиралью снижались шесть

вертолёт, а на земле, на удалении 100-300 метров от полосы горел сбитый Ми-8. В воздухе ещё снижались на парашютах выпрыгнувшие лётчики.

Как потом выяснилось на разборе: по группе, заходившей на посадку, произвели 8 пусков ПЗРК «Стингер» с расстояния 3800 метров от ВПП.

После первого же пуска, руководитель полётов дал команду экипажам на включение средств защиты и открытие огня по банде душманов, однако стрелять было нечем, весь БК был полностью израсходован, и боевые вертолёты даже не смогли нанести ответный удар. Все, кто своевременно включил отстрел тепловых ловушек, защитились от ракет. Однако, два экипажа душманам удалось сбить. Ми-8 взорвался в воздухе, выжил только правый лётчик, которого выбросило взрывом из кабины, парашют раскрылся автоматически. Командир повреждённого Ми-24, дав команду экипажу на покидание, сам посадил вертолёт. Однако при приземлении он получил серьёзные травмы, был срочно доставлен в госпиталь, но спасти врачам его не удалось. Этим командиром был один из наших молодых лётчиков Евгений Погорелов. За мужество и героизм, проявленные при выполнении воинского долга, он был награждён орденом Красного Знамени посмертно.

Остатки ракеты

В период с 9 по 12 ноября продолжали выполнение различных задач. В эти дни произошёл интересный случай. Ми-8 братской эскадрильи выполнял полёт по поиску и эвакуации лётчика, катапультировавшегося со сбитого Су-25. Когда экипаж благополучно забрал пилота и набрал высоту, душманы произвели по вертолёту два пуска ПЗРК. Однако, благодаря грамотным действиям лётчиков, первая ракета была уведена в сторону активными помехами и тепловыми ловушками. Вторая всё-таки долетела до борта, но, благодаря тем же помехам, попала в одну из бомб, подвешенных к балочным держателям, и повредила её. В таком виде экипаж и привёз на аэродром остатки ракеты.

Первые боевые награды

Наш уважаемый комэск тщательно анализировал эффективность лётной работы подчинённых экипажей. В эскадрилье велся специальный график боевых вылетов. По мере его заполнения командир активно представлял нас к наградам. В этом проявлялась его забота о личном составе.

К своим первым боевым наградам наши экипажи были представлены 13 ноября. Тогда мы совершили очередной успешный вылет и поразили душманские миномёты на позиции, обстреливавшие транспорт мирных жителей на дороге Кабул-Джелалабад и наш 21-й пост. Эти миномётчики давно беспокоили мирных жителей на дороге, но долгое время оставались неуязвимыми.

Основываясь на том, что лётчики звена неоднократно участвовали в выполнении опасных боевых заданий и, по докладам разведки, с хорошими результатами, командир эскадрильи представил нас всех к правительственным наградам. А 14 ноября мы уже приступили к подготовке и проведению очередного этапа операции «Кордон», целью которого являлось уничтожение мощных, укреплённых бандитами районов на Афганской территории недалеко от границ с Пакистаном. В процессе этой совместной с войсками ДРА операции, наш экипаж произвёл 16 вылетов. Находясь в составе ударных групп, мы уничтожили две душманские крепости и прикрыли высадку и действия более 1200 человек десанта. Потерь лётного состава и техники в этой крупномасштабной операции у нас не было.

В небе и на земле

Наша командировка в Кабул была прервана сообщением о том, что 28 ноября два наших экипажа Ми-24 были сбиты пятью пусками ПЗРК. Произошло следующее. После того как возникла ситуация, когда «духи» стали сбивать вертолёт над аэродромами при заходе на посадку, командованием части были разработаны «безопасные» зоны снижения после выполнения заданий по прикрытию автоколонн и др. с последующим подходом к посадочной полосе на предельно малой высоте и посадкой. Пара боевых вертолётчиков, где командирами были мои друзья (холостяки,

как и я в то время) старший лейтенант Ксензов Володя, его лётчик-оператор лейтенант Алексей Неунылов и лейтенант Козловский Игорь, его лётчик-оператор лейтенант Сосин Евгений выполняли задачу по прикрытию группы с десантом. Завершая задание они отстали от основной группы Ми-8 и начали снижение в «безопасной» зоне в 20-30-ти километрах севернее аэродрома.

На высоте 2000-1000 метров экипаж ведущего, старшего лейтенанта Ксензова, был сбит двумя пусками ПЗРК. Получив команду на покидание вертолёт, оба лётчика выпрыгнули с парашютами, но неуправляемо падающий вертолёт своими винтами, нанёс им смертельные ранения в воздухе. Ведомый, защищая своих товарищей, приступил к обстрелу душманской банды, сбившей ведущего, и выполнил несколько боевых заходов, но силы были явно не в его пользу.

Произведя ещё три пуска ПЗРК, бандиты серьёзно повредили вертолёт Козловского, но он не растерялся и произвёл аварийную посадку. Однако после неудачного приземления вертолёт загорелся и впоследствии полностью сгорел. Экипаж благополучно выскочил из горящей машины и продолжал обстреливать душманов из стрелкового оружия. Тотчас же проведённой спасательной операцией, тела погибших лётчиков Ксензова и Неунылова были эвакуированы вместе со спасшимся экипажем Козловского. Все лётчики этой пары Ми-24, в том числе и погибшие, за проявленное мужество были представлены к награждению орденами Красной Звезды и Красного Знамени.

В середине декабря нам довели приказ Министра обороны СССР о присвоении мне и ряду других офицеров квалификации «Военный лётчик первого класса».

Операция «Круг»

Операция «Круг» началась 10 марта в районе н.п. Джикдалай. Здесь разведка зафиксировала активность более 1000 душманов, которые были вооружены 13 установками ПЗРК, 60 гранатомётами, 40 крупнокалиберными пулемётами и 10 зенитными горными установками. Замыслом операции предусматривалось одновременной высадкой 611 человек

десанта (103 вдд, 108 мсд и 66 бр) блокировать район и уничтожить противника ударами артиллерии, авиации и действиями специальных групп.

За период с 10 по 20 марта при проведении операции наше звено выполнило около 20 боевых вылетов. За этот период нами было выпущено 12 управляемых ракет и неисчислимо множество других боеприпасов, в результате чего мы уничтожили несколько огневых точек противника и два склада боеприпасов.

Душманы тоже не сидели без дела и активно оборонялись. 10 марта выстрелом с близкого расстояния из гранатомёта бандит повредил правое крыло вертолёт Толи Киселева, а 16 марта наши вертолёты получили повреждения от разрывов снарядов ЗГУ, когда группа шла прямо над «Чёрной горой». В боковое зеркало мне удалось своевременно заметить шапки от разрывов снарядов позади вертолёт, о чём я сразу доложил замполиту полка Александру Малахову, замыкавшему боевой порядок на Ми-24. Он и уничтожил эту зенитную установку. Кстати, наши замполиты лозунг «Делай, как я говорю», предпочитали лозунг «Делай, как я». Особенно это было характерной чертой Александра Малахова.

Вертолёт Ми-24 Павла Винника

Метеоусловия к середине марта стали ухудшаться, поэтому командование 40-й армии приняло решение передать основную роль в завершении разгрома противника наземным войскам.

4 апреля мы активно приступили к полётам. В тот день наш экипаж выполнил один полёт на поиск и уничтожение караванов в качестве ведомого у комэска, так как моё звено временно распалось: два экипажа улетели в профилакторий, а ведомый Андрей Грязнов - заболел. Кроме этого я выполнил 8 полётов на проверку молодых лётчиков-операторов. Казалось, очередной день близится к спокойному завершению, однако ближе к обеду я увидел клубы чёрного дыма на западе, недалеко от аэродрома, и сразу понял - что-то случилось.

Командира эскадрильи и меня срочно вызвали на КП. Там мы увидели ещё двух командиров транспортных

вертолётов и группу спецназа, ожидавших постановки задачи на боевой вылет. Задачу ставил командир полка Крушинин в присутствии начальника армейской авиации Григорьева. Оказалось, упал и сгорел вертолёт Ми-24 Павла Винника (моего земляка из г. Костополя Ровенской области), выполнявший бомбометание.

По поводу происшедшего возникла следующая версия. При выполнении экипажем Ми-24 сброса 250 килограммовой бомбы с предельно малой высоты (50 метров), она взорвалась с замедлением не в 40 секунд, как положено, а сразу же после сброса, под фюзеляжем.

В результате взрыва вертолёт был сильно повреждён и загорелся, однако система управления и двигатели работали, экипаж травм не имел. Но молодой командир экипажа видимо растерялся и продолжал выполнять полёт, хотя надо было производить экстренную посадку на ближайшую площадку. Пролетев около трёх километров, он всё-таки сел. Удаление от аэродрома составляло 12 километров. Однако драгоценное время было упущено. Вертолёт был объят пламенем, дверь командира уже не поддавалась аварийному сбросу. Стали взрываться боеприпасы. Выскочить после посадки успел только лётчик-оператор. Помочь погибающему командиру он не успел, вертолёт сгорел полностью.

Командованием сразу же были отправлены в тот район два БМД, офицер и 10 молодых солдат-десантников для боевого патрулирования. Экипажам транспортных вертолётов была поставлена задача: перевезти в район катастрофы командира полка, начальника армейской авиации, выявить причины происшествия и забрать тело погибшего. Нам на боевых вертолётах надлежало прикрыть их с воздуха от ударов противника.

Перед вылетом мы с моим штурманом Валерой, анализируя ситуацию, в очередной раз проиграли свои действия при боевом повреждении такого рода, в том числе и на случай гибели командира (т. е. меня). Мы пришли к выводу, что при более чётких и слаженных действиях экипажа, Павел Винник смог бы спастись.

Взлёт производили как обычно. Первыми пошли транспортные вертолёты, за ними мы на боевых.

Транспортные вертолёты произвели посадку рядом с местом гибели Винника и находились на земле без выключения двигателей. Мы на боевых вертолётах отошли в сторону от площадки на 3-5 километров и, барражируя на высоте 30 метров и скорости 250 км/ч, наносили редкие удары по точкам, указанным разведчиками для поражения.

Не прошло и 15 минут полёта, как я почувствовал, увидел и услышал сильный взрыв в районе левого борта своего вертолёта. Загорелись почти все табло серьёзных отказов систем. Честно говоря, в первые сотые доли секунды у меня наступило небольшое грустное оцепенение. Но когда автоматические системы вертолёта выдали женским голосом чёткие сообщения: «Борт 44 ПОЖАР», «Борт 44 опасная вибрация левого двигателя», «Борт 44 выключи левый двигатель», и когда мой верный друг Валера, перекрикивая матом речевой информатор, заорал «Пэ-Зэ-эР-Кааа...», мои мысли и действия вошли в нужное русло. За очередную секунду, оценив ситуацию и выбрав место для посадки на плоскогорье, я уменьшил режим двигателей, резко погасил поступательную скорость и перешел на снижение. Продублировал включение системы тушения пожара, сбросил бомбы и ракеты на «невзрыв» и выпустил шасси. Когда колёса почти касались земли, отстрелил дверь для аварийного покидания, бросил в эфир «Я, 348-й, произвожу вынужденную посадку», а затем быстро выключил двигатели, аккумуляторы, и уже выскакивая из кабины, зафиксировал тормоз колёс. Все эти действия заняли несколько секунд, все делал автоматически и практически одновременно.

Мы с Валерой отбежали метров на 30 и стояли с автоматами наизготовку. Я справа, а он слева от вертолёта. Тяжёлая машина, нехотя подчиняясь тормозам и замедляя вращение винтов, всё ещё катилась к небольшому оврагу впереди.

Как показали потом результаты дешифрирования системы автоматической регистрации параметров полёта, «чёрного ящика», посадка была произведена через 7 секунд после срабатывания аварийных табло в результате поражения вертолёта ПЗРК «Стингер». Больше всего такой шустрости удивился я сам и, когда позже встретился с

друзьями, сказал сам про себя по этому поводу: «Надо же, как лётчика напугали!».

Бегло осмотрев вертолёт, мы обнаружили многочисленные повреждения. Экранирующе-выхлопное устройство было разорвано в клочья. У лопаток последних ступеней двигателя были вырваны огромные куски - ещё несколько секунд работы и двигатель бы взорвался. Весь левый борт, изрешеченный осколками ракеты, был похож на сито, однако наиболее важная часть двигателя и гидросистемы была защищена имеющейся наружной бронёй. Тяги несущего винта в некоторых местах были прожжены осколками насквозь, а у нескольких отсеков основания лопастей вырваны большие куски. Было перебито семь топливо- и маслопроводов, а также частично повреждена электропроводка.

Всё это заняло не более пяти минут. Услышав в эфире такой ералаш, к нам на помощь с площадки уже летел Ми-8 нашего товарища, Хорева (ныне полковник, лётчик-испытатель Ростовского вертолётного завода). Мы подбежали к спасительному вертолёту и пытались погрузиться, но, открыв дверь, борттехник жесткой рукой отодвинул нас от борта. Я пытался возмущаться, но это не помогало. Показав знаками следовать за ним, борттехник подвёл нас к нашей повреждённой машине, поставил под её левым бортом и сфотографировал. До сих пор с благодарностью вспоминаем мы с Валерой наших спасителей и храним подаренную ими фотографию «У своей подбитой машины, через 5 минут».

Вертолёт Хорева произвёл взлёт, однако не пошёл на аэродром сразу, а стал выполнять какие-то подлёты и посадки. Когда я спросил, в чём дело и почему мы не летим на базу, борттехник ответил нам, что пока мы сидели на земле, мой ведущий (комэск) стал наносить последовательные удары по расчёту ПЗРК. Они тоже произвели по нему четыре пуска «Стингера». Но Прохоров был похитрей и поопытней нас, он ушёл в сторону солнца, использовал активные помехи, и ракеты одна за другой вошли в землю рядом с его низколетающим вертолётном. Увидев такой поворот событий, я сел за бортовой пулемёт Ми-8 и тоже открыл огонь по душманам.

Валера подавал ленту. Мы вели огонь такой интенсивности, что чуть не сбили любимого комэска.

Наконец КП полка опомнился и дал команду на прекращение всей этой круговерти. После нашего взлёта с аэродрома прошло не более 40 минут. К подбитому Ми-24 выдвинули два БМД с десантом.

Наш Ми-8 взял курс на площадку, где погиб Павел Винник, произвёл там посадку и молотил на земле ещё минут 10. Наконец Хорев сказал, чтобы я подошёл к командиру полка и уточнил у него дальнейшую задачу.

Я сразу поспешил к командиру, который стоял вместе с начальником армейской авиации у сгоревших останков вертолётки Павла. При виде меня, идущего к нему по земле, в глазах невыспавшегося, измотанного стрессом командира полка, отразилась лихорадочная работа мысли. Он спросил меня, что я здесь делаю. Я ответил: «Сбили, товарищ подполковник». Он, видимо имея в виду Павла, ответил: «Знаю, что сбили, а ты что здесь делаешь?». Я повторил: «Сбили меня, товарищ подполковник», но он опять ничего не понял.

Тут в разговор вмешался начальник армейской авиации, который до этого полчаса отчитывая командира за потерю экипажа Винника, спросил: «Ты что здесь делаешь, Шипачев?». «Сбили, товарищ полковник», - опять ответил я. Начальник понял сразу и всё. «Да что у вас тут творится?! Одного сбили, твою..., другого сбили. Не полк, а сплошной бардак, ё.....».

Я поспешил назад в вертолёт, залез в грузовую кабину и говорю: «Ну, Валера, сейчас нам с тобой достанется на орехи, суши сухари». Вынужденная посадка была быстро забыта, а в глазах маячили перспективы наказаний, которыми может нас «одарить» вышестоящий начальник. Мы ждали всего - от снижения в должности до снятия с лётной работы и позорной высылки в Союз. Рядом с нами, в грузовой кабине, лежало обуглившееся бронекресло с останками командира экипажа Павла Винника.

Через 3 минуты в вертолёт заскочил озабоченный Григорьев, за ним грустный Крушинин и расселись по разные стороны грузовой кабины. Начальник АА бросил командиру Ми-8: «Летим домой». Потом, обратившись ко

мне, спросил: «А далеко ли сбит твой вертолёт?». Я ответил: «Да нет, километра три отсюда». Тогда он приказал командиру Ми-8: «Летим к сбитому вертолёту».

Хорев выполнил энергичный разворот вправо. Через 1-2 минуты Григорьев опять обратился ко мне: «А чем тебя сбили?». Я коротко ответил: «Ракетой». Тогда он опять скомандовал: «Летим домой», и вертолёт развернулся влево. По прошествии ещё пары минут мне опять последовал вопрос: «А как ты думаешь, можно ли его восстановить?». Я ответил: «Думаю, что можно, но необходимо заменить левый двигатель и часть основных агрегатов». Григорьев опять скомандовал: «Летим к вертолёту».

После его вопроса, какой ракетой меня сбили, и моего ответа, что «Стингером», опять последовало изменение маршрута. Но, в конечном итоге, поступила завершающая команда: «К вертолёту». Пролетев ещё немного, мы высадились недалеко от моего сбитого борта в низине. С воздуха нас прикрывала дежурная пара боевых вертолётчиков.

Сбитый вертолёт стоял 400 метров впереди, на пригорке. Поднимались к нему втроём. Григорьев и я, с автоматом в левой руке, шли рядом. Правее, метрах в 50 от нас, шёл измученный свалившимися на полк бедами Крушинин, но тоже с автоматом и в жилете НАЗ-И с гранатами. Невдалеке были слышны пулемётные очереди. Пытаясь разрядить и смягчить обстановку, я сказал примерно следующее начальнику АА: «Товарищ полковник, вы не волнуйтесь, мы же не знали, что там душманы с ПЗРК засели, а вертолёт мы восстановим». Он ничего не ответил, только хмуро посмотрел на меня. Затем подойдя и быстро осмотрев повреждённую машину, Григорьев смягчился. Он коротко бросил мне: «Молодец!», и приказал всем быстро возвращаться.

Ноябрь 2008 года.