***День Великой Победы*** ***или воскресение из мертвых***

***Тарасов Виктор Григорьевич, Москва,*** ***tariv64@mail.ru******, 8-963-613-26-83***

 *Нет, мужество случайным не бывает.*

 *Оно в душе солдата родилось,*

 *Когда он о друзьях не забывает*

 *И с Родиной себя не мыслит врозь.*

 *Андрей Дементьев*

Обстановка, в которой возник этот разговор, была несколько необычной или, точнее сказать, нестандартной для распорядка работы офицеров Главного штаба ВВС. Если уж говорить совсем точно, это происходило в Боевой подготовке ВВС, которая относилась не к Главному штабу ВВС, а к управлениям Главнокомандующего Военно-воздушными Силами.

В канун нашего профессионального праздника – Дня Воздушного Флота СССР наш начальник Боевой подготовки ВВС генерал-полковник авиации Голубев Сергей Васильевич назначил строевой смотр. Конечно, причин для радости в связи с этим мероприятием у нас не было, но и огорчаться, вроде бы, не от чего - редкое, но обязательное мероприятие для офицеров центрального аппарата ВВС. Но многие, все-таки, ворчали от неудовольствия – ведь смотр-то был назначен в парадно-выходной форме одежды, а такого даже старожилы управления не припоминают. Да и, честно говоря, не у всех она была в надлежащем для строевого смотра виде. В Главном штабе ВВС, а, особенно, в Боевой подготовке ВВС в ходу была повседневная форма одежды, да и тревожный чемоданчик на рабочем месте (иногда, вместе с летным комбинезоном). Так как, некоторые офицеры умудрялись быть в служебных командировках, в том числе и на расследовании авиационных происшествий – от 180 и до 200 дней в году. А парадная и парадно-выходная формы одежды как-то были редко востребованы – как говориться, не до жиру – быть бы живу!

Строевые смотры проходили у нас, как правило, в районе стадиона Лужники – там было много асфальтированных и подходящих для таких мероприятий площадок. Смотр прошел, несмотря на наше недовольство, вполне нормально, ну, получили некоторые офицеры замечания по форме одежды и уровню строевой выучки замечания – это все мелочи. Но все равно одна мысль терзала наши головы: ну, почему все-таки парадно-выходная форма одежды? А ларчик, как, позже выяснилось, открывался просто!

У Сергея Васильевича не складывались отношения с Главнокомандующим ВВС главным маршалом авиации Кутаховым Павлом Степановичем. Так, он, решая служебные вопросы с Главкомом ВВС, как бы, между прочим, сказал, что вся Боевая подготовка ВВС, в преддверии нашего профессионального праздника, пришла в парадно-выходной форме одежды после строевого смотра. Павел Степанович понял намек и дал команду Сергею Васильевичу собрать всех офицеров и генералов БП ВВС в актовом зале для поздравления. Так, вроде бы, совершенно случайно, у Главкома ВВС выкроилось время для торжественных слов в наш адрес и похвалы: как хорошо мы смотримся в такой красивой форме! Импровизация – это заранее продуманная и хорошо подготовленная акция! Так, благодаря инициативе Сергея Васильевича, мы оказались единственным управлением Главного штаба ВВС, которое было поздравлено с грядущим праздником – Днем Воздушного Флота СССР.

Собственно, форма одежды нас как-то морально расслабила и было не вполне рабочее настроение, тем более после поздравления Главкома ВВС.

Решив пообщаться с соседями по БП ВВС, я зашел в кабинет напротив и увидел там сидевшего в раздумье полковника Бажанова А.Г.

С Александром Григорьевичем я заочно знаком давно: мы вместе служили много лет в ВВС Московского военного округа. Я знал его как начальника службы безопасности ВВС МВО и краем уха слышал, что он активный участник Великой Отечественной войны. Запомнился он мне своим ярким выступлением на партийном активе ВВС МВО. Шло довольно скучное и всем давно набившее оскомину мероприятие, на котором представитель от каждой партийной организации давал отчет о проделанной работе. И вдруг на трибуну выходит полковник Бажанов А.Г. и начинает очень интересный дискуссионный разговор на злободневную тему порядка расследования причин авиационных происшествий и, главное, порядка закрытия этого летного происшествия. Это было крайне важно для нас летчиков и инженеров, потому что, иногда самое простое решение комиссии: происшествие произошло по вине летного экипажа, хотя никаких доказательств этой вины не обнаружено. Но это устраивает всех остальных членов комиссии, так как никаких мероприятий не надо будет проводить. Ведь, если подозрение падет на отказ авиационной технике, то необходимо проводить целый ряд мероприятий то ли в промышленности, то ли в ремонтных предприятиях, а это чревато большими сложностями и довольно серьезными деньгами. А тут летчика отстранили от летной работы (если жив) или похоронили (если погиб) и практически вопрос закрыт. Ну, в лучшем случае, кто-то будет наказан, но взыскания для того и накладываются, чтобы их потом снимать. А еще лучше «найти» птичку: вообще ничего не надо проводить, ведь все равно они будут летать!

Характерным примером расследования катастрофы самолета Су-7бкл в Кубинке. Командир полка выполняет полет в зону на пилотаж - полковник, военный летчик 1-го класса, подготовленный в качестве инструктора во всех условиях полета днем и ночью в простых и сложных метеоусловиях, в том числе и при установленном минимуме погоды. Выполнив весь комплекс фигур высшего пилотажа входит в простых метеоусловиях к 3-му развороту и вдруг с углом пикирования 70 градусов сталкивается с землей и взрывается.

По результатам расследования: виновен летчик, не справившийся с пилотированием самолета, так как отказа авиационной техники не обнаружено.

Ведь любому здравомыслящему человеку, имеющему достаточный уровень авиационного образования и опыта расследования авиационных происшествий предельно ясно: что наиболее вероятной версией является отказ управления самолета. Но отказа техники не выявлено, а приказ Главнокомандующего ВВС требует закрывать происшествие по одной единственной причине и было принято решение: причиной катастрофы являются ошибочные действия командира полка, не справившегося с пилотированием самолета.

Вот вся суть очень эмоционального и аргументированного выступления полковника Бажанова А.Г. сводилась к необходимости внесения изменений в приказ Главкома ВВС, разрешающего закрывать летное происшествие по двум или трем наиболее вероятным версиям. Это позволит не прятать наиболее вероятные версии, а накапливая статистику и анализируя ее проводить мероприятия по возможным версиям. Хотя аудитория была крайне заинтересована этим выступлением и поддерживала его, но, как всегда, вступил в действие пресловутый регламент, отведенный на выступление. И, несмотря на просьбы зала продлить это выступление – замначальника политотдела ВВС МВО генерал Чугунов «железной» рукой прервал это жизненно важное для функционирования авиации выступление, чтобы дать возможность послушать очередные серые и безликие отчеты о проделанной работе. Это выступление запало мне в душу, и хотя Александр Григорьевич служил уже в Боевой подготовке ВВС, отношение к нему у меня было самое теплое и искреннее.

Зайдя в кабинет напротив, я увидел, что на спинке стула висит китель полковника Бажанова Александра Григорьевича, на котором орденских планок было великое множество. Посмотрев на планки, я спросил Александра Григорьевича – не смог бы он пояснить мне, что это за орден: мне как-то была не знакома эта планка. Он ответил: - «Это орден Боевого Красного Знамени!». А на мой повторный вопрос: - «А, если возможно, Александр Григорьевич, расскажите, за какой подвиг вы его получили?». Возможно, мой наивный вопрос был не вполне корректен, но Александр Григорьевич, после некоторых раздумий, ответил на него коротко: - «За свою гибель и воскресение!».

Ну, безусловно, у меня сорвался очередной бестактный вопрос: - «Александр Григорьевич, а можно поподробнее, я как-то не понял вас?!».

Я сел напротив полковника Бажанова и он неторопливо начал свой рассказ:

- «Наш истребительный полк стоял под Будапештом. Мы взлетели парой, для прикрытия своих войск. Это было 9 мая 1945 года. Хотя, как известно, Германия подписала акт о капитуляции своих войск 8 мая, но группировка немецко-фашистских войск под Будапештом не сложила оружие и продолжала отчаянно сопротивляться.

Взлет мы производили, как раз, на кладбище, и вот когда я, как ведущий парой, не успев толком набрать высоту, увидел трассу из крупнокалиберного пулемета и почувствовал разрывы снарядов на своем самолете. Следом появился дым и вырвалось пламя из-под крыла. Много мыслей успело проскочить в моей голове. Прыгать с парашютом было нельзя – слишком малая была высота: парашют не успеет раскрыться. Сбить пламя можно только скольжением, но нужна скорость и запас высоты – а их у меня по минимуму. Садиться перед собой нельзя, подо мной кладбище, а далее начинается город. Оставалось единственное решение – садиться на свой аэродром, для этого нужно резко развернуться на 180 градусов и попытаться, как можно быстрее, успеть произвести посадку. Но трусливая мысль сверлит голову: а успею ли я приземлиться до взрыва самолета?

Разворот выполнен, резко снижаюсь и гашу скорость, как только подо мной появилась ровная поверхность аэродрома. Прекрасно понимая, что у меня времени совершенно нет, я, гася скорость и снижаясь, успеваю расстегнуть открыть замок привязных ремней и фонарь кабины, хотя языки пламени уже лизали фонарь кабины. Как только я коснулся земли, сразу же вывалился из кабины на крыло самолета и оттуда меня сорвало потоком воздуха.

Уже боковым зрением я увидел, как самолет, продолжая движение вперед, взорвался.

Весь полк наблюдал за моим полетом, все видели, что шансов на спасение у меня практически нет. Кстати, как я узнал позднее, мой ведомый успел среагировать и весь огонь своих пушек направил на пулемет врага и поразил его. К предполагаемому месту остановки аварийного самолета уже направлялись пожарная и санитарная машины, чтобы успеть сбить огонь с горящего самолета и попытаться спасти летчика.

Когда самолет взорвался, все наблюдавшие этот драматический полет поняли, что летчик погиб, не успев покинуть горящий самолет. Из-за дыма и пламени люди не видели моего покидания самолета.

Ощупав свое, болевшее от удара о землю, тело, я понял, что раны не смертельные. Поднялся, закинул на плечо парашют, и, хромая, зашагал к командному пункту аэродрома.

Какова же была радость однополчан, когда увидели меня живым и самостоятельно передвигающимся по аэродрому. Ведь меня уже все считали погибшим - ведь все произошло у них на глазах, и вдруг я оказался живым.

Потом командование полка подготовило на меня представление на орден и я за этот полет получил орден Боевого Красного Знамени.

Этот полет в День Великой Победы – 9 мая 1945 года стал для меня заключительным полетом войны: так закончилась для меня эта тяжелая война. А награду за этот полет я считаю заслуженной: я смог победить смерть, уже раскинувшая надо мной свои черные крылья, и своими умелыми, решительными и грамотными действиями спас свою собственную жизнь!».

Вот так закончил свой рассказ участник Великой Отечественной войны, летчик-истребитель, старший инспектор Боевой подготовки ВВС полковник Бажанов Александр Григорьевич.

 *Когда опустятся вдруг руки*

 *И душу горечь обожжет,*

 *От этой злой и тяжкой муки*

 *Надежды светлый луч спасет.*

 *Ему поверь, как верят дети,*

 *Как за соломинку держись.*

 *Пусть свет его прекрасный светит,*

***Надейся, верь, но и борись!***

 *Тамара Богданчикова*

**Риск ради жизни**

 «В важные эпохи жизни, иногда в самом обыкновенном человеке разгорается искра **геройства,** неизвестно доселе тлевшая в груди его, и тогда он совершает дела, о коих до сего ему не случалось и грезить, которым даже после он сам едва верует»

 М. Лермонтов

В боевой подготовке разведывательной авиации ВВС служил очень скромный, я бы даже сказал, застенчивый человек, но очень уважаемый коллегами за высокий профессионализм и компетенцию. К нему можно было обращаться по любому вопросу, то ли это касалось сугубо профессиональных, инспекторских дел или чисто житейских вопросов.

В свое время инспектора армейской авиации, так называемые вертолетчики, входили в состав боевой подготовки разведывательной и армейской авиации ВВС, пока их не отделили и не сделали самостоятельным отделом боевой подготовки.

Поэтому хорошие взаимоотношения, сложившиеся в едином коллективе, продолжали развиваться, тем более, что наши кабинеты были рядом, через стенку.

Участник Великой Отечественной войны, Герой Советского Союза полковник в запасе Соколов Валентин Петрович постоянно избирался в партийный комитет Боевой подготовки ВВС, всегда пользовался уважением среди коммунистов и его редкие, но очень запоминающиеся, выступления были по сути своей наставлением для слишком горячих голов, предостережением для них не совершать непродуманных действий и поступков.

В те годы в Боевой подготовке ВВС служили легендарные герои Великой Отечественной войны: трижды Герой Советского Союза генерал-полковник (в дальнейшем – маршал авиации) Кожедуб Иван Никитович, Герой Советского Союза генерал-лейтенант Базанов Петр Васильевич, Герой Советского Союза генерал-полковник Голубев Сергей Васильевич, Герой Советского Союза полковник Бабенко Алексей Федорович, Герой Российской Федерации полковник Прокопенко Федор Федорович, который получил Звезду Героя только к 50-летию Великой Победы, а воздушных боях он лично сбил 21 фашистский самолет. Но как-то не было принято в нашем коллективе летчиков БП ВВС практиковать их выступления перед своими коллегами. Этот упрек, я, в первую очередь, бросаю самому себе – ведь я был секретарем первичной партийной организации БП АА ВВС, и мне в голову даже не пришло организовать выступление своего Героя перед сослуживцами.

Стыдно, что мы даже сейчас толком не можем вспомнить: за что получил Звезду Героя наш обаятельный весельчак и шутник полковник Бабенко Алексей Федорович, какой подвиг он совершил, выполняя полеты на Северном Полюсе в составе экспедиции в сложнейших условиях полярной ночи – один из первых летчиков, освоивших вертолеты.

Валентин Петрович Соколов рассказал об одном своем особом полете однажды в неформальной обстановке, очень скромно, без пафоса и надрыва. Он рассказал нам, молодым инспекторам – летчикам БП ВВС об этом легендарном полете, за который, в последующем, ему было присвоено высокое звание Героя Советского Союза.

Служил Валентин Петрович в одной из воинских летных частей, подчиняющейся непосредственно КГБ СССР, при этом выполнял регулярные полеты в глубокий тыл противника, выбрасывая разведчиков, различные грузы на парашютах, совершая полеты с посадкой в партизанских отрядах и выполняя ряд других очень сложных, ответственных задач.

Их летная часть имела на вооружении только немецкие самолеты различных типов и модификаций, поэтому, как правило, полеты выполнялись глубокой ночью и по возможности - в сложных метеоусловиях, чтобы избежать незапланированных встреч с нашими истребителями.

Но зато в глубоком тылу врага можно было сойти за отставший от своего боевого порядка, или выполняющий спецзадание немецкий самолет. Это, конечно, не в полной мере, но все-таки защищало от атак немецких средств ПВО.

На этот раз выпал крайне жесткий вариант, когда не было практически никаких надежд на благополучный исход полета. Продолжительность полета в тыл врага была больше радиуса действия их разведывательного самолета «Дорнье». Но задание было очень важным для командования КГБ СССР и было принято решение пожертвовать экипажем ради выполнения поставленной задачи.

Экипажу было прямо и откровенно сказано, что после выброски парашютистов в заданном районе им не хватит топлива для возвращения домой даже до линии фронта. Поэтому после выполнения боевой задачи экипаж мог принимать решение: то ли покидать самолет и пытаться приземлиться в районе расположения партизанских отрядов, то ли производить аварийную посадку, если позволят обстоятельства полета и обстановка в воздухе. В том или ином другом варианте гарантий от попадания в плен к немцам практически не было.

Приказ есть приказ! На войне никто не гарантирован от попадания в плен или гибели ради выполнения крайне важной боевой задачи. Нам прекрасно известны случаи, когда ставилась боевая задача для демонстрации противнику ложного направления главного удара, подвергая риску потери целых полков или бригад, ради достижения успеха самой операции на направлении фактического главного удара.

Валентин Петрович, будучи командиром экипажа, получив боевое задание попытался найти варианты спасти самолет и экипаж, но потом осознал, что вышестоящие начальники тоже прорабатывали все возможные варианты, но, увы, это был тот самый случай, когда жертвуют экипажем ради достижения успеха боевого задания.

Главная задача – выброска парашютистов в заданном районе, была выполнена успешно.

На обратном маршруте одна мысль сверлит голову Валентина Петровича Соколова: какое надо принять решение по минимальному ущербу для экипажа, для его спасения. Гарантировано, что запаса топлива не хватает до линии фронта и надо принимать ответственное, жизненно важное для всех решение.

И вдруг они наблюдают, практически под собой, работающий аэродром, на котором четко видно взлетающие и заходящие на посадку самолеты. Главное, что никаких мер по маскировке деятельности аэродрома не наблюдается. И сразу же у экипажа возникла мысль, а нельзя ли воспользоваться этим и произвести посадку для дозаправки топливом. Робкое предложение штурмана:

- Командир, а может нам попытаться сесть для дозаправки, другого выхода пока не просматривается?

Валентин Петрович задумался, ведь все равно более выигрышного варианта пока не предвиделось, или всем прыгать в неизвестность, или пытаться где - то приземляться, а в условиях ночи это - непредсказуемый вариант. В любом случае надежд на спасение было маловато.

Обсудив всем экипажем вариант посадки на немецком аэродроме, пришли к общему согласию, что это - самый выигрышный вариант, ведь плен грозил в любом случае, а здесь теплилась надежда: а вдруг повезет?!

На борту был единственный человек, владеющий немецким языком, решили ему и карты в руки!

Обсудив сложившуюся обстановку, договорились всем молчать, изображая чрезвычайную занятость подготовкой к полету, предоставив возможность переводчику потребовать срочно заправить самолет топливом для выполнения срочного и очень важного задания.

Надо понять моральное состояние экипажа после посадки на чужом аэродроме, когда все ожидали ареста или задержания немцами для выяснения с последующей отправкой в концлагерь.

Это особенно остро ощущалось с момента, когда в самолет вошли представители, очевидно, технического состава немцев. Но, видимо, наш переводчик был очень убедителен, в топливный бак самолёта «дойче техник» быстро вставили шланг и влили необходимое количество бензина.

До конца не верив своему счастью и везению, «оборотни поневоле» тихо закрыли входную дверь, запустили двигатели и сдерживаясь, чтобы с места не рвануть на полном газу, неспешно порулили на старт.

Выбрав паузу между выруливающими на старт самолетами, не дыша, чтобы не спугнуть удачу, взлетели и пошли в набор высоты.

После набора необходимой высоты, ликованию экипажа не было предела! Огромное нервное напряжение, в котором находились заложники обстоятельств до этого, отпустило, они долго, на протяжении всего полёта домой не могли до конца осознать, что избежали плена и остались живы.

Когда приземлились благополучно на своем аэродроме, где никто их не ждал, зная, какое у них было задание, то, конечно, последовало много допросов и вопросов. В конце концов, как-то они смогли рассказать и убедить подозрительных представителей «СМЕРШ»а1, что счастливая случайность помогла им выжить и избежать плена, выполнив в полном объеме поставленную боевую задачу.

На этом Валентин Петрович, собственно, и закончил свое повествование о подвиге, за который был представлен к званию Героя Советского Союза.

1-«СМЕРШ» - «Смерть шпионам», контрразведывательная организация времён Великой Отечественной Войны.

**Трагедия и подвиг в небе Афганистана**

*«ИСТИННОЕ МУЖЕСТВО обнаруживается во время БЕДСТВИЯ»*

 Вольтер

Ярким образцом истинно войскового товарищества, самопожертвования и исполнения своего долга явился эпизод, который произошел в небе над аэродромом Баграм во времена Афганских событий в присутствии генерал-полковника Голубева С.В. – заместителя Главнокомандующего ВВС по боевой подготовке.

Я участвовал в расследовании причин многих боевых потерь, катастроф и аварий, меня трудно, при этом, чем-то удивить, но этот случай крепко врезался в память и буквально потряс меня своей трагичностью.

Это был запоминающийся пример проявления офицерского чести, профессионального долга командира и летчика, когда принцип: «сам погибай, а товарища выручай» был осуществлён экипажами вертолетов Ми-6 не на словах, а на деле...

Произошла боевая потеря вертолета Ми-6 14 июля 1984 года, пролетавшего в воздушном пространстве над аэродромом Баграм на высоте 2500 метров и следовавшего из Кабула через перевал Саланг на аэродром Кундуз.

Вертолет загорелся в воздухе, выпрыгнуть с парашютами успели только правый летчик и бортовой техник, затем вертолет перевернулся и все, летевшие на борту остальные члены экипажа и пассажиры, погибли.

Расследование обстоятельств и причин боевой потери (а это была именно боевая потеря, а не отказ авиационной техники) и опрос оставшихся в живых членов экипажа позволили выявить истинную причину боевой потери и одновременно раскрыть весь героизм и подвиг экипажей вертолетов Ми-6.

Выполнялся обычный (в условиях Афганистана) полет для эвакуации вертолета, произведшего вынужденную грубую посадку в Панджшерском ущелье.

Поэтому, для проведения этой ювелирной и очень трудной в условиях высокогорья, операции был назначен командир эскадрильи Ми-6 280 овп (аэр. Кундуз) майор Скобов А.Н.

Подняв вертолет из ущелья, и доставив его к месту назначения, командир эскадрильи прилетел на аэродром Кабул, чтобы там получить на складе и загрузить на борт авиационно-техническое имущество для ТЭЧ (технико – эксплуатационная часть) полка.

Имущество было загружено, вертолет заправлен и экипаж убыл в столовую, оставив вертолет *без охраны,* что сыграло немаловажную роль в дальнейшем.

После приема пищи, в прекрасном настроении от выполненных трудоемких задач в Панджшере, экипаж подошел к своему вертолету и увидел около него экипаж другого вертолета Ми-6, который пригнал свой борт на регламентные работы и сегодня должен возвращаться в Кундуз на попутном вертолете.

Это был экипаж командира отряда этой же эскадрильи, то есть подчиненный командира эскадрильи.

«Командир, возьми нас с собой!» - попросил командир отряда у своего командира эскадрильи. Но тот ответил: «Но вы же должны лететь на паре вертолетов Ми-8 сопровождения, разве не так?». Командир отряда повторил свою просьбу, мотивируя свои действия тем, что пару могут перенацелить на решение других задач и тогда они могут задержаться на неопределенное время, а им уже заблаговременно была поставлена командиром полка задача на вылет рано утром для перевозки грузов в Панджшерское ущелье, где в это время проводилась операция.

Доводы командира отряда показались убедительными, и комэск принял решение: взять на борт экипаж другого вертолета.

Полет проходил в штатном режиме, набрали высоту 2500 метров, которая, с учетом рельефа местности, обеспечивала безопасность от огневого воздействия мятежников.

При подходе к аэродрому Баграм в пилотскую кабину неожиданно вбежал окровавленный член второго экипажа и сообщил, что в отсеке грузовой кабины, где было загружено авиационно-техническое имущество, произошел небольшой взрыв.

Командир эскадрильи дал команду бортовому технику разобраться с обстановкой и тот через пару минут доложил, что в глубине грузового отсека возник пожар.

Всем была понятна аварийная ситуация, когда надо покидать вертолет, но сложность состояла в том, что второй экипаж был без парашютов.

По опыту боевых действий при возникновении пожара на вертолете Ми-6 ситуация развивается очень быстро, а далее вертолет переворачивается и покинуть вертолет с парашютом уже невозможно.

В этот момент в пилотскую кабину протиснулся командир отряда и крикнул: «Командир, вы прыгайте всем составом экипажа, а я постараюсь посадить вертолет, ведь у нас все равно нет парашютов!».

Командир эскадрильи прыгать отказался и дал команду покинуть вертолет членам своего экипажа. Успели покинуть вертолет только двое: правый летчик и бортовой техник. Дальше ситуация развивалась катастрофически быстро, вертолет перевернулся вверх колесами и начал беспорядочно падать вниз. При столкновении с землей вертолет взорвался…

Покинувшие борт вертолета члены экипажа благополучно приземлились, были подобраны вертолетами сопровождения и доставлены в госпиталь. Основными их травмами были ожоги на теле, полученные при пролете через очаг пожара.

Когда комиссия во главе с заместителем Главнокомандующего ВВС по боевой подготовке генерал-полковником Голубевым С.В. прибыла на место катастрофы для расследования обстоятельств и причин летного происшествия, то к этому времени место падения вертолета было оцеплено десантниками на БТРах и проведена проверка на возможное минирование мятежниками местности.

Осмотрев груду обгоревших останков вертолета Ми-6, и, приступив к составлению схемы разлета частей вертолета, комиссия начала работу по определению причин авиационного происшествия.

От ИАС ВВС 40 армии в расследовании участвовал заместитель главного инженера ВВС 40-ой армии подполковник Бай, который практически сразу же приступил (как всегда!) к поиску кусков обшивки из дюралюминия с характерными отверстиями, подходящими под калибр 12,7 мм.

Он упорно, раз за разом, приносил куски металла и показывал их С.В.Голубеву, настаивая на обстреле вертолета пулеметом ДШК.

Однако, высота полета вертолета была намного выше дистанции прицельного огня ДШК, о чем свидетельствовал и рельеф местности, и радиообмен с руководителем полетов аэродрома Баграм, следовательно, он не мог быть сбитым огнем ДШК.

Кроме того, ведь имелся доклад командира экипажа о пожаре в грузовой кабине, а не в двигателях, если бы произошло поражение ракетой ПЗРК.

Генерал-полковник Голубев С.В. не принял версию поражения огневыми средствами противника и распорядился доставить из госпиталя, оставшихся в живых членов экипажа, чтобы восстановить реальную картину происходящего на борту вертолета Ми-6 при возникновении и развитии аварийной ситуации.

И вот, наконец, привезли бортового техника и правого летчика, перебинтованных, имевших ожоги на различных частях тела.

Ранения не были тяжелыми, самочувствие удовлетворительное, поэтому они смогли рассказать о развитии аварийной ситуации и действиях членов экипажа и пассажиров на борту вертолета.

Этот достаточно эмоциональный и правдивый рассказ полностью совпал с показаниями средств объективного контроля и показаниями бортовых самописцев, магнитофонной записью внутри экипажа и его радиообменом с руководителем полетов аэродрома Баграм. Поэтому показаниям оставшихся в живых членов экипажа вполне можно было доверять.

Да и основная причина боевой потери вертолета была определена после опроса членов экипажа. При отсутствии должной охраны вертолета, в промежуток времени, когда экипаж обедал, вертолет мог быть заминирован мятежниками или их пособниками.

И поэтому весь предыдущий рассказ о ситуации на борту основан на показаниях, оставшихся в живых членов экипажа и материалах объективного контроля, которые не противоречат друг другу.

Это была потрясающая своей жуткой реальностью повесть о высоком моральном духе всех, участвующих в происшествии людей, их поразительном самообладании и самопожертвовании во имя жизни на земле.

Это был яркий пример исполнения своего воинского долга, образец порядочности и верности воинской присяге. И будь на то моя воля, я бы обоих командиров экипажей представил к присвоению звания Героев Советского Союза посмертно.

***И если бы существовала волшебная сила, способная вернуть всех из небытия, то они, наверняка, не жаловались на судьбу, на неудачный выбор жизненного пути, ничего не желали бы переиграть.***

***Они только бы сказали: «ПОМНИТЕ О НАС…»***

**Полковник Тарасов Виктор Григорьевич**



 Родился 9 июля 1939 года в городе Пенза (обл.).

 Закончил 26-е военное авиационное училище первоначального обучения летчиков г. Актюбинск в 1958 г., 160-е военное авиационное училище летчиков г. Пугачев в 1960 г, командный факультет Военно-воздушной академии имени Ю.А.Гагарина в 1977г.

 После окончания военного летного училища был направлен для прохождения службы офицером в ВВС Московского военного округа (107 отдельное вертолетное звено, позже 322 отдельная вертолетная эскадрилья 2-ой гвардейской Таманской мотострелковой дивизии имени М.И.Калинина).

 Исполнял должности: летчик-штурман, командир вертолета, командир звена, заместитель командира эскадрильи и командир отдельной эскадрильи, летая на вертолетах Ми-2, Ми-4, Ми-4ав, Ми-8 и Ми-24 (1960-1976 гг.).

 Приказом Министра обороны СССР от 25.12.1976 года назначен на должность инспектора-летчика боевой подготовки армейской авиации ВВС. В дальнейшем, вплоть до увольнения из рядов Вооруженных Сил СССР в 1990 году проходил службу на летных должностях в Боевой подготовке ВВС: старший инспектор-летчик, начальник группы – старший инспектор-летчик боевой подготовки армейской авиации Управления Боевой подготовки ВВС (1976-1990 гг.).

 Летал на вертолетах Ми8 различных модификаций (Ми-8т, Ми-8тв, Ми-8мт, Ми-8мтв-2, Ми-8ппа, Ми-8смв, Ми-8мтш, Ми-8вкп, Ми-9), Ми-14пс, Ми-24Д, Ми-24В, Ми-24П.

 Имеет квалификацию «Военный летчик-снайпер».

Участвовал в операциях и боевых действиях частей и соединений 40-ой армии в Республике Афганистан в составе различных комиссий и групп по анализу и обобщению опыта ведения боевых действий, выработке новых тактических приемов летных экипажей частей армейской авиации. Принимал непосредственное участие в расследовании обстоятельств и причин авиационных происшествий и боевых потерь, а также выработке предложений по их сокращению. Выполнил 120 боевых вылетов.

В период с 31 мая по 18 июля 1983 года и с 7 января по 17 июня 1984 года находился в составе Оперативной группы Министерства обороны СССР в Республике Афганистан под руководством Маршала Советского Союза С.Л.Соколова.

В период с 5января 1988 года по 10 января 1989 года в составе Оперативной группы МО СССР в Республике Афганистан под руководством первого заместителя Начальника Генерального штаба ВС СССР генерала армии В.И.Варенникова с целью координации действий соединений и частей 40-ой армии при проведении ими операций и планированию вывода войск с территории ДРА и обеспечению мер безопасности при осуществлении их вывода.

Награжден орденами: «За службу Родине в Вооруженных Силах СССР» 3 степени в 1975 году, «Красная Звезда» в 1982 году, «За службу Родине в Вооруженных Силах СССР» 2 степени в 1990 году, а также орденами Республики Афганистан: «Красная Звезда» и «Красное Знамя».

После увольнения с военной службы:

С 1990 по 1993 гг. работал помощником начальника отдела боевых вертолетов в Аппарате Командующего армейской авиации Сухопутных войск.

С 1993 по 1998 гг. проходил службу сотрудником таможенных органов в Государственном таможенном комитете РФ на должностях: начальник отдела воздушного транспорта, начальник авиационного отдела и начальник отдела применения морских (речных) и воздушных судов таможенных органов. Полковник таможенной службы.

С 1998 по 2011 гг. был работником таможенных органов и замещал должности главного специалиста и главного штурмана авиации Федеральной таможенной службы России.