

Трижды слышал ангела-хранителя

«Я горжусь не тем, что воевал в Афганистане, а тем, что никто из моих подчиненных – 62 солдата, 64 прапорщика и 172 офицера – не погиб. Все вернулись домой живыми», – признается выпускник Ставропольского ВВАУЛШ 1975 года, военный летчик первого класса, кавалер орденов Красной Звезды, «За службу Родине в ВС СССР 3-й степени», подполковник в отставке Владимир Иванович Шахов (на фото). 15 февраля для него знаменательная дата – 35 лет назад в этот день завершился вывод советских войск из Афганистана.

■ Анастасия СОЛОВЬЕВА

Экипаж в одном лице

Владимир Шахов родился в 1954 году в городе Новомосковске Тульской области.

– Мой отец Иван Павлович воевал с 1944 по 1945 год. Он окончил школу младших авиационных специалистов и был бортмехаником на Ли-2. Их полк стоял в Гданьске, но когда готовились воевать с японцами, их перекинули на Сахалин, на аэродром Сокол. Там он и познакомился с мамой, – рассказывает Владимир Иванович.

Желанием летать Владимир загорелся в детстве. Юноша поехал в Ставрополь и с первого раза поступил в училище. Но на 4-м курсе во время игры в футбол он сломал большой палец на ноге. Доктор от полетов отстранил, и парнишка стал отставать по летной программе. Что делать? Не на второй же год оставаться! И тогда ему предложили самостоятельно, экстерном переучиться на МиГ-17 и МиГ-15. За месяц он выучил 6 предметов. Было сложно, но экзамены Шахов сдал на отлично! Отлетал зиму на МиГ-15 и МиГ-17, догнал своих однокурсников. И в итоге вышло, что у него оказалось больше, чем у сокурсников, и налета, и опыта.

– Чем отличается летчик-истребитель от всех остальных? В самолете ты один, и у тебя много функциональных обязанностей: сам пилот, сам штурман, сам радист, сам принимаешь решения и исправляешь ошибки. Экипаж в одном лице. Маленькая кабина, кресло, ручка управления и все в приборах: и сверху, и сбоку, и внизу. Основных приборов 96, это те, которые ты постоянно контролируешь, – объясняет Владимир Иванович.

По окончании учебы он был направлен в 655-й истребительно-авиационный полк 14-й дивизии ПВО, который базировался в Эстонии, в городе Пярну. Всего за три года офицерской службы Шахов вырос до квалификации «военный летчик 1-го класса». А еще стал инструктором полетов в разных погодных условиях.

Здравствуй, Афганистан

А потом поступило известие, что полк перебазирован из Пярну в Афганистан. Наступил день отлета – 16 июня 1985 года. Техника и наземное оборудование уходило на тяжелом Ил-76. Летчики отправлялись каждый на своем самолете. Ориентировка в горной местности очень сложная, поэтому приземлялись на аэродроме Чирчик (граница с Афганистаном)

и тренировались в горной местности в течение 30 дней без выходных. Отработывали сложную систему захода на посадку во избежание огневого воздействия с земли.

Перелет до места назначения занял 1 час 20 минут. Приземлились в Баграме, это 42 километра от Кабула. Началась боевая работа. До декабря Шахов служил заместителем командира эскадрильи 655-го авиационного полка на аэродроме Баграм, а затем приказом командующего 40-й армии его назначили на должность командира Кандагарского истребительно-авиационного полка.

В составе полка было 298 человек. Задача – круглосуточно нести боевое дежурство по защите воздушных границ с Пакистаном и Ираном, уничтожать склады с оружием и боеприпасами, организовывать охрану своего подразделения, обеспечивать боевую подготовку.

Места нахождения складов с оружием и боеприпасами сообщали накануне вылета. Готовиться приходилось в сжатые сроки. Пока техники самолетов подвешивали на держатели бомбы и ракеты и заправливали самолеты топливом, летчики изучали карты, документы, фотоснимки – и на все про все 20 – 30 минут! Каждый день подъем в 3 часа, в 3-30 завтрак, отъезд на аэродром. Первый вылет в 4 часа, следующий в 6, потом в 9. Дальше наступала жара 60 градусов и выше и перерыв до вечера. При такой сумасшедшей температуре до самолета было невозможно дотронуться. Ежедневно полк делал как минимум 12 – 16 вылетов.

Каждый вечер командиров частей и подразделений собирал командир бригады и по информации от разведки распределял цели. Дальние, за 100 – 200 км, брала авиация.

– Нас тщательно контролировали: из КГБ и «политические». Перед вылетом самолет-разведчик Су-17 проходил с фотоаппаратурой и после удара по цели снова фотографировал. Если дом, к примеру, как стоял, так и стоит, то возникали вопросы: куда стреляли, куда бомбы дели, почему не попали?

Одна сплошная хлорка

Жили в так называемых модулях, деревянных щитовых домиках, которые пробивались насквозь осколками и пулями. Туалет на улице. Из мебели только кровать.

– Я проспал полтора года на голых досках. Пистолет, две гранаты и автомат всегда с собой, их не выпускали из рук. Каждая бомба, которую привозили, была обложе-

на деревянными брусками. Их разбирали и делали из них стройматериалы. К этой работе приспособили пленных «духов», – вспоминает Владимир Иванович. – Баню мы построили сами и «разгружались» в ней каждый день. Веники были эвкалиптовые. А еще все хлорированное – еда, вода, компот и тот с хлоркой. Привыкли! И, по крайней мере, не заболели желтухой. В комнате жили по 4 человека и за это время стали друг другу родными. Играли в шашки, шахматы. Один мой летчик, Виталий Осипенко, даже свитера вязать научился!

Местные, по словам Шахова, вели себя дружелюбно, очень любили торговать, меняться. Валюта – афганки, их называли афощками. Но принимали и рубли.

К нашим бойцам прилетали и давали концерты Иосиф Кобзон и Анне Вески. Анне пела эстонские песни на крыле самолета.

Караван верблюдов

Вылетов, за которые Владимиру Шахову могли присвоить высокие государственные награды, было много. А неординарных, на грани жизни и смерти, еще больше.

– По-другому оцениваешь свое существование на земле, свое предназначение, когда смерть очень близко. Когда видишь своими глазами, как гибнет твой друг. Не просто погибает, потому что его сбили, а потому что он своим самолетом – собой – закрывает от трассирующей очереди своего ведомого и уже раненый таранит зенитную установку, которая бьет по нам, – это Шахов рассказывает о Герое Советского Союза Анатолии Николаевиче Левченко.

Ему вообще проще говорить о других, чем о себе. Но все же рассказывает.

– Однажды недалеко от аэродрома наши десантники попали в засаду. Был приказ быстро атаковать «духов». Мы с ведомым побежали к самолетам, и именно в это время начался обстрел аэродрома. Меня ударило осколком в правую ногу, да так, что в воздухе перевернуло и я шлепнулся о бетон. Боль адская. Пошевелил ногой, ость цела. Взял крепкий шнур, на котором пистолет держится, перевязал сам себя и, раненый, сел в самолет. Полетели, отбомбились. Обратил внимание, чувствую в правом ботинке кровь хлюп-хлюп. Посадил кое-как самолет, на грани обморока. «Выхожу» из самолета, правая штанина красная от крови – техник подумал, что меня в полете ранило. Ищет, где в самолете отверстие, а его нет! Тут уж я все и рассказал, мол, надо было ребятам выручать, – вспоминает Владимир Иванович. – Техник обрадовался очень, а доктор возмутился: почему раненый полетел? И смех и грех.

Как-то Владимир Шахов обнаружил огромный караван, больше 100 верблюдов, шедший в сторону Кандагара из Пакистана. Доложил на командный пункт, и тут же поступил приказ: «Караван с оружием! Уничтожить!»

– Я принял решение на сверхзвуковой скорости низко-низко над ними пройти.



Издали прицелился, на снижении легко разогнал самолет до 1300 км в час и потом «крудучись» на 15 метрах над землей прошел над ними. От ударной сверхзвуковой волны поднялся песок, а с ним и верблюды. Ударной волной их бросило о землю, тем самым обездвигив. Далее я вызвал десантников на «вертушках», они собрали оружие и улетели, – вспоминает Владимир Иванович.

С Божьей помощью

Афганистан поменял его отношение к жизни. Были моменты, когда Шахов понимал, что, скорее всего, погибнет. Тогда приходила божья помощь, голос своего ангела-хранителя он слышал трижды.

– На дне ущелья находился склад с боеприпасами и оружием, его и нужно было найти. И тут я его увидел. Не беспокоясь о выходе, в спешке стал пикировать, чтобы успеть сбросить бомбы. Смотрел только в прицел, а когда перевел взгляд, понял: зашел в тупик, и выводить самолет некуда. Загнал его в колодезь, и так не по себе стало, когда понял, что все, я падаю в мышеловку, отсюда уже не выбраться. По лицу непроизвольно потекли слезы, и так захотелось жить! В этот, казалось, последний для меня момент жизни, я вдруг отчетливо услышал голос своего ангела-хранителя. Его команда звучала четко и уверенно: «Выводи влево!» Мои руки стали тянуть ручку управления самолетом на себя и влево. Перегрузка вдавила тело в кресло самолета. И снова откуда-то команда: «Убери крен и тяни!» И вот мой самолет – буквально в нескольких сантиметрах от скал – несется вверх. Скорость сумасшедшая, под 1000 км, сжался весь. Мой ведомый Вадим Ключко доложил руководителю полетов, что командир направил свой самолет на склад боеприпасов и погиб. Но я остался жив! – говорит Владимир Шахов.

В авиации он прошел долгий путь. А когда настали черные дни для армии, уволился и начал жизнь с чистого листа. В 1995 году вместе с женой Тamarой и двумя дочками переехал в Ярославль. Поднял «с земли» гражданский аэропорт Туношна, два с половиной года был его коммерческим директором. Позже занимался производством инновационного строительного материала, который применяют в утеплении и облицовке фасадов зданий. Работает Владимир Иванович и сейчас: он активно участвует в деятельности ветеранских объединений, патриотическом воспитании и допризывной подготовке молодежи. ■

ФОТО АВТОРА И ИЗ АРХИВА ВЛАДИМИРА ШАХОВА



К концу своей службы Владимир Шахов имел за плечами более 2200 часов общего налета, в том числе в небе Афганистана 243 часа и 303 боевых вылетов на бомбоштурмовые удары по опорным пунктам, скоплениям мятежников и на воздушную разведку. Принял участие в 24 боевых операциях по ликвидации бандформирований.