

війни. Десь півтора року бригада витрачає на підготовку одного пілота, це було до повномасштабного вторгнення, щоб він був готовий до ведення бойових дій. І так вийшло, що я до повномасштабного вторгнення був готовий, документально. Не скажу, що був морально і фізично готовий, але, документально, можна було відправляти хлопця в бій.

Читайте також: **США навчать українських пілотів воювати на F-16: як це вплине на війну**

— Які завдання виконує літак Су-25?

— Це — літак-штурмовик. Єдина бригада штурмовиків в Україні розташована у Миколаєві — 299-та бригада тактичної авіації імені Василя Никифорова. Пілоти Су-25 працюють безпосередньо на лінії бойового зіткнення для підтримки сухопутних військ. Якщо нашим побратимам з піхоти або з інших наземних підрозділів треба допомога, то тут вступає в дію штурмова або армійська авіація. І взагалі наше поле дій — тільки по ворогу, який перебуває на землі. Тобто ми не займаємось перехватами ракет та знищенням дронів.



Су-25 в небі та на землі. З особистого архіву "Пумби"

— Ви сказали, що до повномасштабної війни вже були підготовлені, хоч і не морально та фізично. Розкажіть про 24 лютого 2022 року. Де Ви зустріли вторгнення?

— Можу згадати в усіх фарбах. Я ніколи його не забуду. 23 лютого 2022-го я був на чергуванні у Миколаєві зі своїм командиром ескадрильї, підполковником Олександром Жибровим. І до нас надійшов дзвінок про можливі заворушення. Я зателефонував оперативному черговому, секретним телефоном, і запитав інформацію: чи все в порядку, чи дійсно це так.

Його голос був стурбований, він переживав і не хотів мені нічого казати, але я його переконав, сказавши, що я зараз на чергуванні і зобов'язаний знати, що відбувається. Він мені повідомив, що російські війська на кордоні з Київською областю, в напрямку Чорнобиля, і необхідно всім приготуватися. Жибров ще не повірив мені одразу, коли я йому сказав. Увімкнув телевізор, там не було новин про вторгнення. Він сам відпочивав і мені сказав. Я ще намагався заснути, але потім він зайшов до кімнати відпочинку і повідомив, що зараз всіх за тривогою будуть підіймати.

Десь о четвертій ранку, всі такі веселі, думали, що це чергове підняття за тривогою. У нас в авіації без гумору ніяк, і я пам'ятаю цю картину, що хтось жаліється, хтось казав, що рано встав, а хтось із хлопців: "Та що ви, хлопці, це найкраща робота у світі!". І всі хором — "найкраща робота у світі!". І одразу після цих слів — вибух. Прилетіла ракета на території аеродрому, і я бачу, як скло на вікні вгинається і падає всередину будинку.

Всі одночасно падають на підлогу. І це затишшя після вибуху, буквально секунд п'ять, всі мовчать, ніякої вже немає найкращої роботи. Всі в шоці, не знають, що робити. Ми вибігаємо на вулицю і просто падаємо на траву, і я одразу розумію, що забув свій телефон на столі, шапку, а на вулиці зима, холодно. Мені треба подзвонити дружині, батькам, попередити, що починається війна, нас обстрілюють. Ми вже побачили із Миколаєва, як на горизонті, в бік Херсона, заграва від вибухів.

Потім хтось крикнув: "Виводимо техніку з аеродрому!". Я пам'ятаю, як забіг в той будинок, вхопив телефон, навіть шапку не взяв і вибіг. Швиденько побіг до літака і бачу, як біля диспетчерської вежі прилітає ракета. Вона вибухає, як в старих голлівудських фільмах, такий дуже дешевий спецефект. Розлітається в усі боки конфеті, все горить, освічується. І в той час здавалося, що це щось таке несерйозне, нас хочуть залякати. Але було дуже страшно, щоб не прилетіла ракета прямо по нас.

Я швиденько сідаю в літак, але пілот його не може сам запустити з нуля. Треба, щоб технік був на землі. Поруч нікого не було. Я просто так хапаю першу людину і запитую: "Ти технік?". Він: "Ні". Я сказав, що значить побуде техніком в цю мить і мені допоможе.

Я заліз в літак, пристебнувся і розумію, що назад шляху немає. Якщо поруч вибухає, я залишаюся в літаку, і залишаюся вже назавжди на землі, на стоянці. І як тільки я закриваю ліхтар літака, це кришка так називається, я бачу, як прилітає ще одна ракета в одну із наших антен.



Читайте також: **Бригадний генерал Повітряних сил ЗСУ: «Ми зможемо завоювати перевагу в повітрі»**



Пілот Су-25 на позивний "Пумба" під час виконання бойового завдання. З особистого архіву "Пумби"

Я запустив літак, щоправда, не з першої спроби, і намагався якомога швидше покинути скупчення літаків. І я не розумів, що відбувається. Я думав, що над аеродромом кружляє безпілотник і просто бачить, що у нас відбувається. Так я в темряві рулив без фар.

Періодично вмикав, вимикав. І коли треба було вже злітати, то літак був повністю озброєний: дві бомби, два блоки ракет. Для того всього треба дуже багато енергії й нормальна дистанція для розгону літака, щоб він злетів. А я не знав, чи влучили росіяни по злітно-посадковій смузі, чи ні. Злітаючи, однією рукою я тримався за ручку керування літаком, а другою — за ручки катапультивання.

Але цього не сталося, я злетів і найперший покинув аеродром. І це було таке відчуття, коли ти покидаєш аеродром, а всі твої побратими на землі, аеродром в огні, і ти не розумієш, що відбувається у повітрі. Можливо, тебе перехоплює якийсь москальський винищувач, або, можливо, може збити хтось зі своїх випадково, або наша ППО почне збивати всі літаючі об'єкти. І з таким страхом я летів на новий, невідомий мені аеродром, на якому ти ні разу не був, та ще й повністю озброєний.

І як тільки прилетів на новий аеродром, розумію, що не можу виконати посадку, бо в мене літак затяжкий. Я доповідаю диспетчеру, що мені треба ще одне коло, але таких, як я, у нього було десь 10-15 літаків. І я всіма правдами-неправдами саджаю літак на цей аеродром. Перші мої хвилини, як я ступив на землю, я пішов у траву, якомога далі від літака, бо я не знав, чи може щось туди прилетіть.

Перше, що я зробив, — помолвився та подякував Богу, що живий, приземлився, що Він дав мені можливість врятуватися. Попросив Його, щоб ніхто з моїх хлопців не загинув на аеродромі, щоб всі також вилетіли й безпечно долетіли. Одразу зателефонував батькам та дружині. Мама у мене військова, але вона ще не розуміла, що це війна. Тільки ввечері вона усвідомила трагедію і вже дзвонила у сльозах.

Читайте також: **Кирило Данильченко ака Ронін: Friendly fire по-російськи - 26 збитих власних літаків**

"Цей політ буде на межі усіх можливостей, які я тільки маю зробити"

— Розкажіть про свій перший бойовий виліт.

— Перший мій бойовий виліт був у бік Києва. Наш аеродром розташовувався у центральній частині України. Росіяни тоді просувалися у бік Вишгорода через Іванків, Димер. І так як я дуже добре знав, де які є повороти, ліси, всю територію. Де можна звернути, заховатися, якщо що, відвести літак, катапультиватися. Але я розумів, що це, можливо, політ в один кінець, і дуже страшно було. Я зі страхом в очах, але із завзяттям в крові сказав, що полечу. І почав готуватися.

Я йшов веденим, номером другим. Номером першим йшов заступник командира з безпеки польотів. І він був не дуже знайомий з цією місцевістю, я йому підказував, де краще піти. І він затвердив той маршрут, який я запропонував. Як тільки я злетів, зрозумів, що цей політ буде на межі усіх можливостей, які я тільки маю зробити. Тому що він був на гранично малій висоті, не більше 10 метрів.

Це приблизно верхівки дерев, а то й нижче. І я розумію, що я так ніколи не літав, а зараз треба. І я маю слідкувати за своїм ведучим, який йде попереду. І як тільки я злітаю, я не знаю чого, дуже переживав і одразу сказав ведучому: "Миколайович, на місці. Все, погналі, з нами Бог". Весь політ намагався згадати хоч одну молитву, хоча я їх не знав, але потім придумав для себе молитву. І вже під час бойових дій, то ледве не кожного бойового польоту я цю молитву проговорюю до себе і дякую Богу, що живий.





Пілот Су-25 на позивний "Пумба" під час виконання бойового завдання. З особистого архіву "Пумби"

І потім, коли ми підлітали до Києва, погода була дуже різноманітна. Ми злітали в центрі України — сонячно, підлітали до Київської області — хмарно. Підлітали до Києва — були опади: мокрий сніг з дощем. Ми пролітали над Києвом, над районом Позняки, і таке відчуття, що я тут був, я тут колись проїжджав на трамваї, тролейбусі, а зараз я тут пролітаю. І в той момент я ніби згадав все своє життя. Але Київ швидко промайнув.

Потім — Київська ГЕС. Згадував, як я проїжджав по ній, і думав, що, можливо, це зараз варіант тут десь катапультиватися, ближче додому, потім дійти пішки, й все. Такі тривіальні відчуття були, але потім, як тільки ми підходили до бойового курсу, це саме та ділянка польоту, на якому вже все: ти маєш бути повністю озброєний, увімкнути все своє обладнання і бути готовий завдавати удар. Коли тільки долетіли до тієї ділянки, одразу всі думки пройшли і я починаю продумувати, як я буду уражати.

Як тільки ми вийшли під 90 градусів до цілі, почали повертати в бік Київського моря, я побачив, як мій ведучий повертає в бік моря, так низько летить, і він ледь крилом не чіпляє воду. Я розумів, що мені треба летіти не гірше, бо він бореться наразі за життя. Летить якомога нижче, якомога швидше, щоб його не побачили, не збили, не засікли. Як тільки ми пролітаємо море, бачимо ту дорогу, де мали бути війська противника.

Ми нікого не побачили, тільки пусті вулиці, наче апокаліпсис. Ні людей, ні машин, і тільки одні світлофори, які мигають в аварійному режимі жовтим кольором. І так ти пролітаєш, починаєш дивитися і бачиш, як на обрії дуже багато диму, вибухів, десь за 10 кілометрів. І мій ведучий вирішив, що наша задача була завдавати удар саме по цій ділянці, але вже не було противника, то ми вирішили повернутися додому.

Після того як ми повернулися в бік нашого аеродрому, ми летіли й неодноразово натрапляли на колони техніки, які під нами проходили. Я спочатку думав, що це ворожі колони, бо вони були в лісопосадках. І ми починали маневрувати, щоб у випадку, якщо по нас стріляє ракета, вона могла пройти повз. Це малоімовірно, але це єдиний вихід. І саме через те, що ми дуже багато маневрували, бачили багато колон техніки, я вже на підльоті до аеродрому, десь за 30 кілометрів розумів, що в мене не вистачає пального. І мені не вистачить навіть долетіти до аеродрому. І я вже втратив із поля зору свого ведучого.

Я тільки передав йому по зв'язку, що у мене пального залишилось 400 кілограмів, а це — дуже мізерна кількість пального. І я ухвалю рішення підійматися якомога вище, що є небезпечно, але це єдиний вихід. Я підіймаюся якомога вище, шукаю той аеродром, де він розташовується візуально, не можу його знайти, бо він якраз в тіні від хмар, а це дуже погано для візуальної видимості. Знаходжу і розумію, що у мене залишається 150 кілограмів пального й будь-якої миті може вимкнутися двигун літака.

Я вже ставлю його на самі мінімальні оберти й просто маневрую до смуги. І така ситуація була, що до нас дуже багато літаків злетіли на той аеродром, які були не підготовлені до нього. І така картина: я заходжу на посадку і бачу, що прямо піді мною літак, а мені треба його якось перескочити. Я його перескакую, додаю оберти, розумію, що все: якщо я зараз не сідаю, то маю тільки катапультиватися. Сідаю, зарулюю, вимикаю двигун, і мені кажуть: "А як ти взагалі долетів? У тебе пального немає взагалі". І це був мій перший бойовий виліт.

Читайте також: [The New Yorker: Бої під куполом безпілотників](#)

"Якщо хоч один москаль вбитий, а особливо тобою, це дуже гарний день"

— Ви розказували про перший день, коли Ваш командир, Олександр Жибор, не повернувся з бойового польоту. Чи бачили Ви, як підбивали літаки побратимів, коли Ви летіли в парі?

— Так, на жаль, я був свідком втрати трьох своїх побратимів.

Перший — Герой України Олександр Корпан (2 березня 2022 року кримчанин, льотчик Олександр Корпан, виводячи авіаційну техніку з-під ураження, врятував життя побратимів і цивільних людей. Він відвів свій палаючий літак від аеродрому та житлової зони, а сам не встиг катапультиватися. Олександрові було 27 років. Із першого дня повномасштабного вторгнення він захищав Україну. Посмертно указом



НОВИНИ ПАРТНЕРІВ

РЕКЛАМА

президента йому присвоєне звання Героя України, — ред.). Через брак висоти він не встиг і не зміг катапультиватися. Він якраз переді мною злітав, і через те, що його літак почало кренити, він почав відводити його від людей, бо тоді на тому аеродромі дуже багато було народу та техніки. Це перший раз, коли я побачив куряву та чорний дим.

Другий раз — під час виконання бойових дій. Це був мій ведучий №1 в парі, Герой України Єгор Середюк. Ми тоді виконували завдання на Харківському напрямку в бік населеного пункту Барвінкове. І я пам'ятаю, як нам дали координати, щоб терміново завдавати удар, і це якраз був наш крайній політ на день, бо ми літаємо тільки вдень. Вночі ми не можемо літати, бо в нас немає приладів нічного бачення. Су-25 не пристосовані для того, щоб літати вночі, але ми пристосовані, щоб повертатися безпечно вночі.



Пілот Су-25 на позивний "Пумба" під час виконання бойового завдання. З особистого архіву "Пумби"

Це був вечір. Вже сідало сонце, і ми виконували стандартний удар, як ми завжди це робили. У мого ведучого вже був досвід близько 25 бойових вильотів, у мене тоді — приблизно 15. І після того, як він завдавав удар, почав відвертати назад у бік аеродрому і знижував висоту, наскільки міг. Я також завдав удару, і я його бачив, спостерігав. Повертаю назад на 180 градусів, але я був вищий за нього, через брак досвіду, нерозуміння взагалі, що відбувається. Тобто я був під загрозою, але чомусь саме ракету запустили в його літак.

Я бачив цей момент, коли я лечу, дивлюся вперед, вліво на свого ведучого — і за ним така наче маленька голочка, в якій горить хвіст. І вона буквально за три секунди потрапляє в літак. Я за ці секунди встигаю крикнути: "«Акула-1», ракета, ракета!". І вона влучає в нього.

Він летить прямо, загоряється один двигун, другий, потім, через дві секунди після того, як влучає ракета, він починає падати вниз. Я йому кричу: "Стрибай!". І він встиг стрибнути, але через те, що він дуже пізно, у нього була груба посадка, то він приземлився прямо у вогнище від літака, який загорівся і зірвався. Потім казали вже наземні війська, які його забирали, що він ще йшов до них назустріч сам. І потім він втратив свідомість, і нам казали, що "він у дуже тяжкому стані, але ми його веземо". Та, на жаль, не довезли, він загинув вже під час транспортування.

Третій раз — коли я був ведучим пари. Це був політ на Запорізькому напрямку біля населеного пункту Новополтавка. Зі мною був ведений Герой України Сергій Пархоменко.

Він був мій побратим ще з університету. В той день був третій раз, як ми завдавали удар в тому ж місці, куди літали наші побратими протягом всього дня, з тим же самим напрямком удару, тими ж самими літаками, забарвленням. Є у нас така фраза у нашому підрозділі — "рука Божа". Тобто якщо у тебе щось не вийшло, ти потім прилітаєш, а тобі кажуть: "Дякую, що ти допоміг піхоті москалів знищити", і ти розумієш, що це не ти влучив, це "рука Божа". І тоді також, як "рукою Божою" ми тільки підлітаємо до точки маневру, і я розумію, що не ввімкнув камеру, а у цей момент мені в лобове скло вриваються ластівки.

У мене все лобове скло в крові, гязі, кишках. Я нічого не бачу, виконую маневр, завдаю удару, відвертаю назад, розвертаюся і знижаюся, і кричу Сергію: "Принцеса-2". А він не відповідає. Мовчить, і як тільки я розвернувся під 180 градусів, я дивлюся в бік нашої точки маневру і бачу знову цю куряву із диму і розумію, що Сергія збили. У мене одразу паніка, я не розумію, як це сталося. Я не розумів, чи його збив противник, чи, можливо, friendly fire (дружній вогонь, — ред.).

— Розкажіть, по яких локаціях росіян Ви завдавали ударів? І чи були бойові вильоти на Чернігівщину?

— Найперше, що пам'ятаю, — це коли з Сергієм Пархоменком ми йшли на Лисичанський напрямок. Був період, коли росіяни захопили Лиманський ліс. І вони просто вже вперлися в річку, не було ніяких мостів, то їм треба було будувати понтонні переправи. І нам сказали, що "хлопці, зараз вся артилерія поїхала на перенавчання, то єдина надія, щоб ви відпрацювали в допомогу артилерії".

Це був новий напрямок для нас, і ми полетіли взагалі на інших літаках, бо наші, з тим озброєнням, до якого ми готувалися, були не готові. Як "рука Божа", орієнтовно розрахував, де треба завдати удар. Ми ще летіли через Бахмут, коли він був підконтрольним Україні, виконали маневр, уразили, щоб хоча б одна ракета по комусь

влучила, щоб хоч щось зробити. Ми з Сергієм налякані були, бо це нове завдання. Але нам подзвонили й сказали, що "хлопці, дякуємо вам, переправа поплила".

Ще політ, який я пам'ятаю, в бік Авдіївки. Звичайний, стандартний політ із досвідченим веденим — 52 роки йому. Мені 28 років, я веду, так кажучи, діда на виконання бойового завдання. Виконую удар, і після того, як повертаюся, ворожий винищувач якраз у наш бік слідував. А ми маємо для того, щоб забезпечити свою безпеку, витримувати певну дистанцію до ворога, щоб він не міг випустити ракету в нас.

Це умовно 100 кілометрів. Я завдаю удар, розвертаюся і бачу, що в мене один двигун відмовив. А на одному двигуні швидко не зможу піти. І мені ведений кричить: "Давай скоріше!". Я: "Не можу, двигун відмовив". Я згадую, що робити в такій ситуації. Перезапустив двигун, він вийшов на задані оберти, і ми вже з моїм ведучим, нам дуже сильно пощастило, втекли звідти. Але дуже багато було моментів, коли по нас запускали ракети, ми відходили, маневрували.



Розбиті російські позиції біля Серебрянського лісу на Луганщині, які атакував пілот "Пумба". З особистого архіву "Пумби"

Третій політ, ніколи його не забуду, коли ми вперше пішли працювати вночі. У нас був такий експеримент, бо ми вираховували, що в москалів певний час нікого немає в повітрі. І ми вирішили використати цей проміжок часу. Якраз це був дуже ранній світанок, а вилітати треба вночі було, щоб уразити. І це таке відчуття, коли ти на бойовій дії ніколи сам не літав, а тут треба.

Ніхто тобі не підкаже, ніхто не врятує, ніхто, якщо що, не скаже, де тебе збили, де твій літак впав. І ти летиш в повній тиші, земля ще не пробивається від сонця, і ти летиш і думаєш: Боже, яка благодать. І розумієш всі можливі плюси та мінуси. Плюси в цих польотах — те, що не було москалів, але навіть коли вони були, ти їх дуже гарно бачив в небі. Їх видно здалеку, інверсійний слід за ними. Мінуси з того, що це ніч, небезпечно, дуже близько до землі. І найголовніший мінус, коли ти пускаєш ракету, вона як великий бенгальський вогонь — світиться дуже яскраво. І треба літати з заплющеними очима, як кажуть. І ти такий натискаєш на кнопку пуску — заплющуєш очі. І була не була. Це був Бахмутський напрямок.

У мене був запис перехвату москальської розмови: "— Що ти тут мені розкажуєш, яка авіація? Немає у них авіації. — Вони накрили мою посадку. У мене троє трьохсотих, четверо двохсотих". А коли ти повертаєшся після виснажливої задачі й чуєш такі перехоплення, це як бальзам на душу. Якщо день починається, або він пройшов, і хоч один москаль вбитий, а особливо тобою, це дуже гарний день. Бо усі, хто прийдуть до нас з мечем, від того меча і загинуть.

Читайте також: **В Україні розбився переданий ЗСУ винищувач F-16**



Пілот Су-25 на позивний "Пумба" під час виконання бойового завдання випускає ракети по російських позиціях. З особистого архіву "Пумби"

Ще один, четвертий політ, коли ми випадково із моїм, на той час, ведучим залетіли на

ворожу територію, десь на три кілометри, і вже починали розвертатися над москальськими позиціями. Це було дуже страшно, і після того польоту, я хоч не курю, але попросив сигаретку.

У мене був один бойовий виліт в сторону Прилук на початку повномасштабної війни. Тоді там були москалі, то ми літали завдавати по них удар.

"Пумба і Тімон"

— Розкажіть історію свого позивного. Чому "Пумба"?

— Річ у тім, що з початку війни у всього нашого підрозділу Су-25 був позивний "Акула". Бо наша минула емблема — з орлом, який протикає акулку, і в більшості на цій емблемі була акулка у великому масштабі. Я не бачу в цьому логіки, але думаю, що вона десь така. Ми працювали в парі. Наприклад, якщо летять два літаки — це "Акула-1" та "Акула-2". І на війні без гумору ніяк.

Бо ми не ми, якщо не маємо ні гумору, ні любові, ні сарказму, і ми не змогли б бути самими собою. І почали обирати, думати, який позивний обрати. І на початку я обрав позивний для себе, бо я був ведучий пари, тобто лідер серед двох літаків — "Принцеса". І літаки були — "Принцеса-1" та "Принцеса-2". Чому принцеса? Тому що ми неодноразово отримували радіоперехоплення від москалів: "Нашу позицію накрили. Хохляцька авіація, повторюю, акулку накрили, позивний «Акулка»". І мені стало якось дуже смішно, якби я почув ще один із радіоперехватів, і представив просто обличчя москалів, коли вони скажуть: "— Нас накрили. — Хто? — Принцеса накрила". Я просто цього чекав, але, на жаль, так і не дочекався.

Був позивний "Принцеса-1" та "Принцеса-2", допоки мого веденого не збили, мого побратима Сергія Пархоменка, Героя України. І після того я змінив свій позивний, тому що вважав, що не має бути більше "Принцеса-2", це був тільки мій побратим Сергій.



Пілот Су-25 на позивний "Пумба". libkos

Після того я обрав позивний General Glock. У перекладі з англійської — це "Генеральський Глок". Глок — це такий пістолет. Чому саме такий позивний? Бо тоді був дуже ображений, що під час перших трьох-чотирьох місяців повномасштабної війни бойових льотчиків не нагороджували достойно. І у нас люди сильно просили, щоб їх нагородили нагородною зброєю.

Бо пілот — це та професія, яка і так наражає на себе небезпеку. І можливість мати з собою нагородну зброю — це можливість захистити себе. У будь-якому випадку, у будь-якому місці, якщо ти її маєш, ти себе захистиш. І нас не нагороджували, а нагороджували — генералів, полковників, і це все висвітлювали, а нас тільки годували обіцянками. Казали, які всі молодці. І я літав General Glock-1, General Glock-2, що також було іронією, з референсом на наших генералів. Так я пролітав десь пів місяця, генерали зрозуміли, що це історія про них, і заборонили використовувати цей позивний.

Я розумів, що треба творити історію і все одно мати якийсь гумор. І що найсмішніше може бути, наприклад, у парі? Це може бути парний позивний. Наприклад, "Том і Джері", "Чіп і Дейл". Я собі вирішив вибрати "Пумба і Тімон". Бо я за статурою такий плотненький хлопчик. І "Пумба" англійською — Warthog, "бородавочник". "Ворток" в класифікації НАТО — це літак А-10. Тобто є якийсь референс, логіка. "Пумба" — це "ворток", а я також пілот штурмовика Су-25. І кожен мій ведений, хто зі мною літав, був "Тімон".

— Чи доводилось пілоту "Пумбі" катапультиватися?

— На щастя, ні. Бо, на жаль, у нас, у штурмовій авіації, є втрати. З 15 літаків, яких збили, у нас тільки двоє встигли катапультиватися.



Пілот Су-25 на позивний "Пумба". libkos

— Які дії пілотів під час оголошення повітряної тривоги?

— При тривозі ми й надалі виконуємо свої завдання, тільки якщо немає прямої загрози для нас. Якщо є пряма загроза для нашої точки і є час, то заздалегідь передислокуємо літаки. Якщо загроза в п'яти-десяти хвилинах, то життя пілотів і техніків — важливіше за літаки.

— Су-25 — радянський літак, і він є наживою для російських літаків Су-35 та їхньої ППО. Чи дійсно це так?

— Це дійсно так, бо літак Су-25 — він є дозвуким і по своїй суті малошвидкісним літаком. Максимальна його швидкість — тисяча кілометрів. І то, ця тисяча заявлена заводом-виробником — Радянським Союзом, а ми всі розуміємо, які цифри СРСР подавав. І чому саме Су-25 є дуже гарною наживою, бо саме з 2022-го — початок 2024 років ми виконували левову частку завдань по землі.

А друга причина — ми не можемо швидко літати. І також ми літаємо плюс-мінус по тих траєкторіях, які вже москалі вивчили, бо інакше не можна. Нам тільки треба, як то кажуть, ловити момент, як на риболовлі. І ще, чому ми нажива, тому що льотчики виживають мало, бо ми перебуваємо дуже близько до землі. Під час влучання будь-якої ракети немає часу, щоб ухвалити рішення на катапультивання. Буквально дві-три секунди — і літак вже на землі. Максимальна наша висота — 7 000 метрів, бо у нас кабіна не герметична.

Читайте також: **Матір загиблого Героя України про те як ДБР вривалось до її квартири шукаючи речі Шабуніна: «Мені стало страшно»**

"Це другий пілот F-16, який загинув в Україні. Він був моїм «Тімоном»"

— Чому для України так важливо було отримати F-16? Про це не один раз говорив і пілот "Джус" та закликав вище керівництво пришвидшити процес отримання цих "пташок".

— Корифеї та засновники ідей в головах українських та американських верхів, — "Джус" і "Мунфіш". Вони були тими засновниками, які їздили в Америку, спілкувалися із представниками Сенату, спілкувалися із представниками влади, Міністерства оборони і Повітряних Сил безпосередньо, в Америці.

Я як представник штурмової авіації також на цьому наполягав. Тому що нам необхідні ці літаки, щоб допомогти працювати Су-25. Бо F-16 набагато краще мають обладнання, ніж наші винищувачі, такі як МіГ-29 і Су-27. Вони мають кращий радар, ракети та інше. І вони допоможуть протидіяти перевазі москалів у повітрі. Вони мають кращу ефективність під час прикриття, коли Су-25 завдає удар. Також я збирав на тренажери на F-16, для того щоб хтось із наших пілотів Су-25 мав змогу поїхати на навчання за кордон. І є такий, який поїхав, — Герой України Павло Іванов, на жаль, по смертно. Це другий пілот F-16, який загинув в Україні.

Він був моїм "Тімоном", з яким ми виконали не одне бойове завдання. І він мав можливість навчитися, він навчився і приїхав в Україну, і захищав її вже у ролі льотчика F-16.



Пілот Су-25 на позивний "Пумба" під час виконання бойового завдання. З особистого архіву "Пумби"

— А самі Ви не плануєте змінювати свою "сушку" на F-16?

— Я поки що перебуваю на тій посаді й на тому літаку, на який я вивчився. І змоги кудись поїхати безпосередньо не маю, бо у нас тільки одна бригада літає на Су-25. І нас замінити ніким.

— Чи були випадки, коли підбивали Ваш літак?

— Слава Богу, ні, але були відмови. Були деякі руйнування літака в повітрі, безпосередньо від того, що ми використовуємо ці літаки на дуже високих межах можливості. Було таке, що без шматка кіля (вертикальна площина хвостової частини літака з прикріпленими до неї поворотними рулями, — ред.). То буває десь ракета не вийшла, застрягла, і ти не розумієш, чи, можливо, вона зараз з-під крила зірветься, чи, можливо, як тільки ти приземлишся. Але, як то кажуть, "рукою Божою" доходили до аеродрому назад.

Російський льотчик Красноярецв, якого збили у Чернігові, у мікрорайоні Масани тоді говорив, що не знав, куди летить, і що скидає бомби саме на житлові будинки. Ви як пілот із досвідом бойових вильотів як можете це прокоментувати?

Як про Красноярецва, так і про всіх пілотів Російської Федерації я можу сказати, що всі вони є злочинцями. Бомбардувати міста, завдавати ракетних ударів по житлових будинках, льотчик не може не знати, що він виконує. Він має підготуватися, зрозуміти, вивчити карту цілі, що там розташовується, де там може бути ворог.

Але коли пілот бомбардує просто околиці Чернігова, і взагалі будь-якого міста, а потім, коли його зловили, казати, що "я не знав, куди летів" — брехня. І моя русофобія ще недостатня, та я вважаю, їх треба нищити всіх. І, з одного боку, я не дуже радий, що його обміняли, але, з іншого боку, це був єдиний вихід, щоб повернути наших хлопців. Я думаю, що він і зараз виконує бойові завдання. (Сам Красноярецв, із яким вдалося поспілкуватися журналістам Суспільного, сказав, що вже не літає, — ред.).

Читайте також: **Франція передасть Україні винищувачі Mirage 2000-5 та навчатиме українських пілотів**

"Не так страшно загинути в польоті, як розуміння того, що на землі залишаться люди, які за тобою будуть горювати"

— Що найважче для пілота?

— Я думаю, що найважче — це розуміння того, що ти можеш піти, по-перше, непідготовлений до польоту. По-друге, ти можеш піти на ту задачу, в якій є недостовірні інформація. І третє — це втрата своїх побратимів. Все закручується навколо, на жаль, смерті. Одне із найстрашніших — коли ти втрачаєш когось із близьких, побратимів. І ти розумієш, що тепер твій обов'язок — тримати пам'ять і ніколи не забувати.

Не так страшно загинути в польоті, як на мене, як розуміння того, що на землі залишаться люди, які за тобою будуть горювати. Або тебе просто забудуть.

— Ігор Пархоменко після загибелі сина завжди бере із собою в кабінку пілота його фотографію та перший політ присвячує Сергію, і лише другий зараховує собі. Ви не раз в розмові згадували вислів "рука Божа". Чи віруючі люди пілоти і який у Вас оберіг?

— В англійській мові є таке слово superstitious (забобонний, — ред.). І пілоти — дуже забобонні люди. Як мінімум це було. Бо зараз такий момент, коли пілоти розуміють, що ми — саме ті, хто творить історію. Ми впроваджуємо нові традиції. Наприклад, ще з Радянського Союзу пішло таке, що не можна фотографуватися перед польотом. Я від цього забобону відійшов. Також, що не можна льотчику бажати гарного польоту — це також радянське повір'я. А я саме, можливо, вірю в карму, як то кажуть, і в Бога. Бог допоможе, якщо ти його попросиш, а в карму, — не роби людям того, що ти не хочеш, щоб тобі зробили. Це золоте правило моралі, з етикету.



Лялька-оберіг з гербом України на шапці, яку "Пумбі" подарувала дружина. Пілот вірить, що цей оберіг допомагає в складних польотах на перших етапах. З особистого архіву "Пумби"

У мене є оберіг — лялька з гербом України на шапці. Я дуже сподіваюсь, що мені цей оберіг допомагає в моїх складних польотах на перших етапах. Я коли беру ляльку на бойові дії, то саджаю її у свою підвісну систему, щоб вона була поміж грудьми і дивилася в бік противника. Щоб ця маленька дівчинка бачила, що я роблю, і допомагала мені за моїм напрямком попереду. А потім, як я вже повертаюся, коли все спокійно, я її дістаю і вішаю собі на приціл, щоб вона дивилася на мене, спостерігала і захищала мій тил позаду. Її подарувала мені дружина.

Знаєте, на війні, коли ти вже зневірився і немає ніякої надії, ти собі намагаєшся знайти те, в що ти можеш повірити. Те, що тобі може допомогти. І у мене є ця лялька.

Також Герой України Данило Мурашко мені подарував значок, пін із логотипом NASA, бо я дуже люблю його як бренд одягу. І я його також вдягав під час бойових дій. Є білий пластиковий хрест, ще з часів АТО, мені мама подарувала. Я намагаюся все, що тільки мені допоможе, у що я вірю, тримати із собою. А найголовніше — віра в серці й в голові.



Пілот Су-25 на позивний "Пумба" під час виконання бойового завдання випускає ракету по російських позиціях. З особистого архіву "Пумби"

— Що для Вас небо зараз?

— На жаль, для мене зараз небо — це стрес, небезпека і моя праця. Чому стрес? Бо кожного разу ти хвилюєшся, переживаєш і не розумієш: що буде, що ні. Небезпека — через те, що навіть коли ти у звичайний, мирний час літаєш, все що завгодно може статися з літаком, і ти також можеш або катапультиватися, або ще гірше. А праця — тому що я пілот. І я маю це робити. Як би мені не було страшно.

—
Оксана Рекун, опубліковано у виданні **Суспільне Чернігів**

В тему:

- **Жах російських загарбників: що таке HIMARS та його старший брат M270**
- **У чому сила української армії? 10 чинників, які допомогли ЗСУ стати новою військовою потугою**
- **Коли любителів легких «спецоперацій» очікує поразка**
- **Как российская армия с ее древним оружием проигрывает современным военным технологиям**
- **Сучасні системи ППО для України: як вони змінять війну**
- **Як системи HIMARS громлять російські склади (+відеодокази)**
- **Как российская армия с ее древним оружием проигрывает современным военным технологиям**

- Як нова українська артилерія змінює перебіг війни?
- Екс-директор ЦРУ: російська армія показала всі військові недоліки, які лише можна уявити
- The Economist: як Україна вииграє війну беспилотників
- Артиллерийская «битва за Донбасс» глазами американского журналиста

Share 0

Читайте «Аргумент» в [Facebook](#) и [Twitter](#)

Если вы заметили ошибку, выделите ее мышкой и нажмите **Ctrl+Enter**.

Коментарі

ВІДЕО

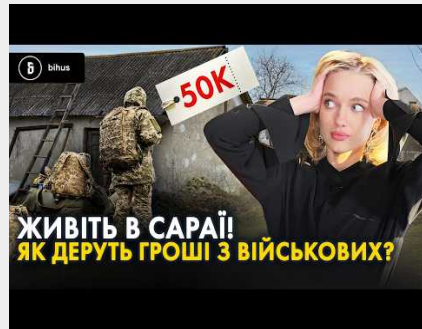
Про що не можна було жартувати в СРСР



HEAVY SHOT, VAMPIRE, NEMESIS: як «Баба Яга» б'є ок*пантів



Воюєш? Плати більше! 50к за оренду і космічні комісії: як виглядає ринок житла на фронті?



[Головна](#) [Про сайт](#) [Опитування](#)

© 2011 «АРГУМЕНТ»

Републікація матеріалів: для інтернет-видань обов'язковим є пряме гіперпосилання, для друкованих видань – за запитом через електронну пошту. **Посилання або гіперпосилання повинні бути розташовані при використанні тексту - на початку використовуваної інформації, при використанні графічної інформації - безпосередньо під об'єктом запозичення.** При републікації в електронних виданнях у кожному разі використання вставляти гіперпосилання на головну сторінку сайту [argumentua.com](#) та на сторінку розміщення відповідного матеріалу. За будь-якого використання матеріалів не допускається зміна оригінального тексту. Скорочення або перекомпонування частин матеріалу допускається, але тільки в тій мірі, якою це не призводить до спотворення його сенсу.

Редакція не несе відповідальності за достовірність рекламних оголошень, розміщених на сайті, а також за вміст веб-сайтів, на які дано гіперпосилання.

Контакт: uargumentum@gmail.com