

3-Й ДИВИЗИОН ОСТАЛСЯ НЕПОБЕЖДЕННЫМ!

Владимир ВЕРШИНИН

У выпускников военных вузов есть добрая традиция – встречаться с однокашниками, чтобы вспомнить курсантские годы и рассказать друг другу о том, какие высоты были достигнуты в службе. В канун 30-летия выпуска из стен Московского высшего пограничного командного Краснознаменного училища КГБ СССР имени Моссовета (ныне – Московский пограничный институт ФСБ России) главный редактор журнала «Ветеран границы» побеседовал с бывшим командиром 3-го учебного дивизиона полковником в отставке Анатолием Вьюшечевым.

Беседа с комдивом проходила в теплой атмосфере общих воспоминаний. Для него, тогда еще молодого капитана, принявшего дивизион после окончания Военной академии имени М.В. Фрунзе, мы стали первыми, а потому и самыми дорогими. На мой вопрос о том, какие чувства он испытывает накануне юбилейной встречи выпуска 1981 года, Анатолий Александрович ответил с присущей ему основательностью:

– Хорошая традиция встречаться каждые пять лет, заложенная выпускниками 3-го дивизиона 1981 года, сохраняется и сейчас. Эти встречи, а предстоящая будет уже шестой, необходимы каждому из нас. Во-первых, мы рады вновь видеть друг друга, общаемся, делимся впечатлениями о прожитых годах и планами на будущее. Но самое главное, все вспоминают годы, прошедшие в училище. Они стали важной частью жизни для всех: выпускников, курсовых офицеров, командира дивизиона. Ибо в стенах училища и нашего коллектива проходило становление курсантов, будущих офицеров: моральное, физическое и профессиональное.

Значимо, что встречи выпускников проходят в стенах alma mater с выносом Боевого Красного знамени, которое курсантами они охраняли на посту № 1, под которым жили, учились, мужали, ходили на парады по главной площади страны.

Во время традиционных встреч выпускникам 3-го дивизиона всегда

хочется посетить пятый этаж жилого корпуса. Им хорошо помнится, как они наводили там идеальную чистоту и порядок. Но это было не самоцелью, а одним из элементов воспитания курсантов, чтобы по прибытии в войска они могли внедрять в быт подразделений границы впитанный с годами учебы уставный уклад жизни и дея-

тельности, жесткий распорядок дня, биркование и учет имущества, контрольные и режимные мероприятия. И не случайно наш дивизион дважды занимал первое место на училищном смотре-конкурсе внутреннего порядка. За идеальное состояние бытовых комнат мы были награждены грамотой Главного управления по-



Командир 3-го дивизиона полковник А. Вьюшечев



Сборы абитуриентов в Лукино

граничных войск, и наш опыт стал основой разосланной в войска типовой инструкции, согласно которой создавались образцовые «бытовки» в отрядах и на заставах.

За достижения в учебе, дисциплине и спорте в 1979 году нам было вручено переходящее Красное знамя пограничных войск. Естественно, это был наш общий труд. Вспомните, как вы учились однообразно заправлять кровати, выравнивали их по ниточке, как тщательно наводили порядок в шкафах, как в целях улучшения бытовых условий облагораживали спальные помещения, создавая в них эле-

менты домашнего уюта. При этом у каждого курсанта далеко не сразу, но воспитывалось чувство долга и ответственности за свою учебную группу, за свой дивизион.

— **Есть мнение о том, что основы формирования личности человека закладываются до 7-летнего возраста. Вы же хотите сказать, что в условиях воспитывающей среды, мы, будучи достаточно взрослыми, не только механически впитывали требования, но и постепенно осознавали необходимость делать именно так, а не иначе?**

— Совершенно верно. Более того, базовые принципы обучения и воспитания вы затем успешно культивировали на границе. Мне неоднократно приходилось слышать отзывы коллег об особенностях организации оперативно-служебной деятельности целых пограничных отрядов на основе лучших традиций 3-го дивизиона, поддерживаемых последующими поколениями выпускников. Согласитесь, это хороший показатель.

— **К этому со своей стороны могу добавить, что когда нам в войсках встречались последующие выпускники ставшего нам родным 3-го дивизиона, возникало ощущение братства и желание им помочь, взять под свою опеку.**

— Так и должно быть, потому что вы — выпускники не только одного училища, но и одного дивизиона.

Не секрет, что между дивизионами всегда была конкуренция. Я хорошо это помню по участию в спортивных соревнованиях, пальму первенства в которых мы удерживали на протяжении четырех лет. Как правило, 75% первых мест было за нами, остальные — вторые, редко — третьи. Вспомните, что если мы по кроссу занимали третье место, то в будни и выходные бегали до тех пор, пока не достигали заветного первого. И это тоже показатель.

На соревнованиях по боксу нашей команде в составе курсантов



Пасечника, Гудкова, Куца, Водопьянова, Бондарева не было равных, как и нашим самбистам Минакову, Гуляеву, Мелентьеву. Николай Литвинов более 200 раз делал на перекладине подъем с переворотом, был рекордсменом в гиревом спорте. А как любовно ухаживал за «динамовским уголком» курсовой офицер лейтенант Присяжнюк! В смотре на лучший из них мы тоже были победителями.

Наш вокально-инструментальный ансамбль «Дилижанс» постоянно давал концерты на предприятиях и в школах Москвы. Более того, он попал на центральное телевидение в передачу «Служу Советскому Союзу».

Поэтому, выступая на наших юбилейных встречах, я всегда говорю, что 3-й дивизион вплоть до выпуска в 1981 году остался непобежденным.

А начиналось все просто. Я, молодой выпускник академии, только что получивший звание капитана, был распределен в училище. Думал быть преподавателем на кафедре общей тактики. Но начальник училища генерал-майор Толкунов предложил возглавить очередной набор первокурсников после выпуска 3-го дивизиона. В мае-июне я отобрал и принял абитуриентов из числа военнослужащих срочной службы, а затем, в июле, и гражданскую молодежь, вчерашних школьников. Выехали в подмосковный учебный центр Лукино, разместились в палатках на 10 человек. Дожди, сыро, по ночам холодно. Ранний подъем, физзарядка, строжайшая дисциплина, да еще на этом фоне стрессы и сдача вступительных экзаменов. Скажу прямо, не всем оказалось под силу выдержать первичные испытания.

– **Анатолий Александрович, я хорошо помню, как нам говорили: «Не думайте, что после окончания училища вы будете до обеда отлавливать шпионов, а к вечеру их расстреливать! Вы будете пограничниками, а пограничников кормят ноги». И мы «делали ноги» на ежедневных кроссах и передвижениях по территории только бегом. Особенно отличался всевозможными ухищрениями капитан Мовчан. Помню, как он пригласил меня на индивидуальную беседу и давай расспрашивать про увлечения и умения. Я, желая выделиться, сказал ему, что играл в школьном духовом оркестре на баритоне. Так он, коварный, чтобы меня проверить, спросил, какими пальцами на нем берется нота «ля»!** «Вот это уровень!» – отметил я тогда.

– Да, действительно, будущих курсантов отбирали не только по уровню знаний, но и по целому спектру личностных качеств и навыков. После решения мандатной комиссии около 300 абитуриентов переделели в

подменную форму, распределили на 10 взводов и вывезли в полевой учебный центр под Ярославлем для прохождения курса молодого бойца. По опыту прошлых лет бичом этих сборов, где практически всегда приходилось много бегать, были грибовые заболевания, поскольку вчерашние школьники не сразу осваивали науку наматывания портянок. Но мы стали применять испытанный народный метод. Каждое утро на физзарядку выбегали босиком. Во время занятий и бесед на открытом воздухе разрешалось сидеть на траве, сняв обувь для просушки.

Когда по возвращении в училище я доложил командованию об отсутствии у курсантов грибовых проблем (а это в ходе медосмотра подтвердили и врачи), меня, узнав, как этого удалось избежать, сначала обвинили в создании угрозы вспышки простудных заболеваний. Но их тоже не было! Все курсанты вернулись из лагеря здоровыми.

Фактически первый выезд в ПУЦ являлся курсом начальной военной подготовки. А вспомните, как почти ежедневно вы бегали кроссы по одному, полтора и три километра!

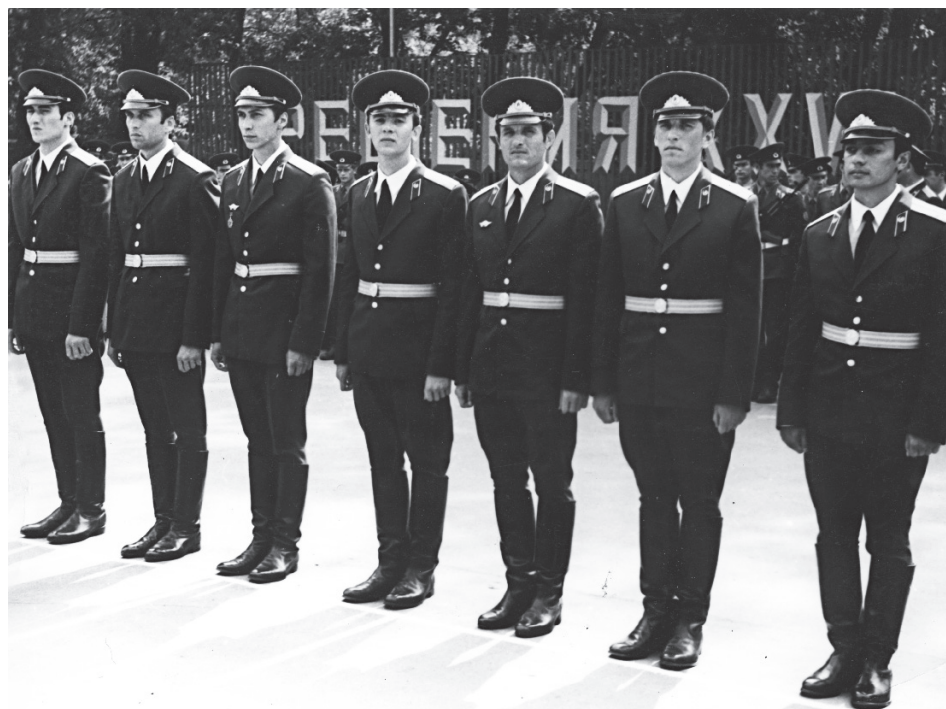
– Как же не помнить! Бывало, бежишь из последних сил, думаешь: вот за этим бугорком и упаду замертво. Но нет, стискиваешь зубы и дотягиваешь до финиша. Зато постепенно мы так овладели техникой бега по пере-

сеченной местности, что он стал приносить удовольствие от осознания преодоления себя. А самое главное, вырабатывал волю к победе. Возникает вопрос, Анатолий Александрович, а откуда Вы все это знали?

– Я сам через все эти трудности прошел благодаря своим наставникам во время службы старшиной учебного пункта, затем заставы и, наконец, старшиной курса в нашем училище, которое я окончил в 1970 году. У нас командиром дивизиона был полковник Калашников, очень грамотный руководитель, опытный офицер, педагог. Весь полученный положительный опыт я и передавал вам.

Еще мы старались вводить новые формы и методы работы, но без ущерба для здоровья курсантов. С этой целью мы проводили разъяснительную работу, изучали мнения и настроения отдельных индивидов и групп. Конечно, было трудно и не все курсанты за неполные два месяца выдержали это испытание. 17 человек написали рапорта об уходе. Я считаю, это был один из самых сложных периодов адаптации для вчерашних школьников.

Примерно за неделю до окончания сборов стали формировать учебные группы. При этом старались соблюсти справедливость как по отношению к курсантам с учетом их желаний в выборе профиля, так и по



Золотые медалисты дивизиона

отношению к курсовым офицерам, чтобы состав групп и по росту, и по уровню знаний, и по морально-психологическим качествам был примерно одинаковым. Окончательное же распределение по профильным группам произошло уже в училище, куда мы вернулись к началу учебного года. Что касается размещения в казарме, то мы заранее постарались сделать так, чтобы дивизион для курсантов на все четыре года стал родным домом.

– После суровых для гражданской молодежи будней в полевых условиях по возвращении в Москву на «зимние квартиры» мы именно так себя и почувствовали. Нас гостеприимно встретил сияющий лаком и свежими красками, оборудованный всеми удобствами, с просторными и светлыми спальными помещениями, насыщенный информационными стендами, цветами и картинами дивизион. А какая была комната отдыха, где даже щебетали птицы, плавали в аквариуме золотые рыбки и вечным двигателем в колесе бегала ухоженная белка!

– Да, в этом была несомненная заслуга замполита дивизиона Владимира Лотвина. В середине сентября состоялось торжественное принятие военной присяги и началась учеба. Большинству ребят было по 17 лет, но все работающие с дивизионом преподаватели, офицеры учебного отдела единодушно отмечали то, как новоиспеченные курсанты переживают за свои первые оценки, как стремятся к положительным результатам. По итогам первого семестра мы обошли опытные старшие курсы и заняли первое место в учебе и дисциплине. Первый курс дивизиона, где командиром – капитан, а курсовые – лейтенанты! Уже тогда мы вырастили семь отличных отделений, а к концу первого курса к ним добавился и отличный взвод старшего лейтенанта Сафонова. На втором курсе мы вырастили уже девять отличных отделений и отличный взвод, на третьем курсе – 13 отделений и два отличных взвода, добавив группу капитана Дулова. К выпуску мы имели 27 кандидатов на золотую медаль и 75 претендентов на диплом с отличием. К сожалению, во время сдачи выпускных государственных экзаменов многие не смогли показать лучшие результаты. Тем не менее 7 человек окончили училище с золотой медалью и 57 – с красным дипломом.

Становление нашего дивизиона проходило одновременно со становлением его командования и курсовых офицеров. В конце первого курса приехал из политуправления главка проверяющий. Выслушав меня и побеседовав с курсовыми офицерами, он обвинил нас в искусственном формировании сильных и слабых подразделений. Я же решительно отстаивал свою точку зрения о необходимости иметь в каждом взводе одно более сильное отделение в целях развития духа соревновательности. И опыт четырех лет показал, что это не было ошибкой.

Показательно, что у нас за время учебы не возникало серьезных конфликтов между курсантами. Большую помощь в работе с личным составом мне оказывали старшина дивизиона Кауркин, партийно-комсомольский актив, ведомый лидерами Рябуниным, Карайманом и Барановым, совет сержантов.

Вы для меня, как первая любовь. Она незабываема. Я, молодой капитан, которому соперники прочили «сгореть» через полгода, вместе с коллективом и, самое главное, благодаря курсантам добился того, что дивизион стал лучшим в училище. Я вырос вместе с вами.

– **Вам удавалось настроить, организовать весь дивизион на достижение поставленных задач. Должен сказать, что, придя в училище неорганизованным школяром с рассеянным вниманием, я постепенно научился планиро-**

вать свою учебу, самостоятельную подготовку, ставить конечные и промежуточные цели вплоть до прогнозирования отличного ответа на семинаре. Первое время расписывал все это в ежедневнике, а затем научился обходиться без него – стал программировать в голове, что, кстати, делаю до сих пор.

– Отсутствие конкретных целей и задач размывает представление человека о том, что делать и к чему стремиться. Поэтому я регулярно проводил совещания с личным составом. В целом я старался донести до каждого, что он должен успешно завершить учебу, получить необходимые методические, профессиональные навыки и знания, чтобы потом прийти в войска и применить все то, чему здесь научили. После вас я сделал еще два выпуска и один год по просьбе начальника института ставил на крыло первый курс, а в 1990-м перешел в пограничную академию на кафедру общей тактики, где преподавал до ухода на пенсию в 1998 году.

– **Меня поражает, Анатолий Александрович, как хорошо Вы все помните и как увлеченно рассказываете...**

– О вашем выпуске я могу говорить сутками, вспоминать детали, различные случаи. Я вами горжусь! Во-первых, на вашу офицерскую судьбу выпало суровое на потрясения время. Война в Афганистане, на которой мы потеряли двух наших выпускников – Антона Савина и Игоря



Подписание контракта на поставку вертолетов в Венесуэлу с участием И. Жмурко



Генерал-лейтенант В. Власов



Полковник А. Крылов



Генерал-лейтенант А. Баранов

Караймана, затем развал Союза и развод по «национальным квартирам». Но тем не менее в нашем активе три бравых генерал-лейтенанта. Это Александр Баранов, который командовал группировкой российских пограничников в Таджикистане, передислоцировал региональное пограничное управление по Центральному федеральному округу. Виктор Власов, пройдя закалку на дальневосточных и забайкальских рубежах, руководит пограничным управлением в Армении. Валерий Рябунин после службы на ответственных участках границы возглавляет управление в Центральном аппарате Пограничной службы ФСБ России.

Руководителем главных воздушных ворот страны является Александр Крылов, которому удалось реализовать свои инновационные идеи по оптимизации технологии пограничного контроля в терминалах международного аэропорта «Шереметьево». Его коллега Юрий Балаганский – признанный авторитет в области пропуска через государственную границу и организации паспортно-визового контроля – продолжает службу во «Внуково». Иван Жмурко после увольнения из войск нашел себя в системе военно-технического сотрудничества с зарубежными государствами и по роду новой деятельности часто общается со многими руководителями силовых структур. О ком-то в силу специфики службы еще не пришло время говорить. К сожалению, есть и те, кто больше не с нами. Мы их при встрече обязательно назовем поименно. И, листая «дем-

бельские» альбомы с пожелтевшими фотографиями, будем по-доброму вспоминать и о тех, с кем, к сожалению, в силу разных причин утратили связь.

Благодаря личному обаянию и деловитости такой колоритной фигуры, как Иван Гудков, регулярно на территории его «ветеранской заставы» на Каширке проходят теплые неформальные встречи наших однокашников. А скольких из нас, приезжающих в столицу из регионов, обогрел и накормил неунывающий и энергичный Сергей Смирнов!

Можно утверждать, что из осевших в столице России выпускников 3-го дивизиона сформировался костяк, объединенный не только курсантской, но и деловой, а также семейной дружбой. Поверьте, надежнее и крепче этих отношений нет.

Мои пожелания в канун юбилейной встречи такие. То, что было заложено в традициях 3-го дивизиона, – честь, совесть, доброта – должно оставаться в душе каждого. Давайте ценить и поддерживать друг друга. Мы – «одной крови» и должны этим гордиться! А гордиться нам есть чем.

Грядет знаменательная дата – 80-летие образования училища. И я со всей ответственностью могу утверждать, что в обеспечение безопасности страны значительный вклад внесли выпускники нашего дивизиона. Свое назначение офицеров-пограничников вы с честью оправдали.

– В качестве итога нашей беседы хотелось бы все вышесказанное выразить в стихах, посвященных нашему дивизиону.

30 лет спустя

*30 лет не встречались мы вместе,
А как будто все было вчера,
Лишь морщинами тронуты лица,
И коснулась висков седина.*

*30 лет с той поры, когда нитью
Золотых офицерских погон
Нас связали судьба пограничная
И родной наш дивизион.*

*Выпускались юнцы-лейтенанты,
А теперь среди нас генерал.
Кто-то служит на новых границах,
Кто-то в бизнесе маршалом стал.*

*И уже кто-то больше не с нами,
Третий тост мы поднимем за них –
За героически погибших в Афгане,
За всех тех, кто навеки затих.*

*Добрый словом вспомним комдива,
Замполита, курсовых, старшину.
Залпом выпьем с дедом Корнеем –
За науку войны благодарны ему.*

*Нас сплотила курсантская дружба,
Будем ей мы по жизни верны.
Так давайте же чаще встречаться,
Несмотря на дела и чины.*

*Скоро будет круглая дата,
Дал бы Бог до нее нам дожить.
Пусть запомнится нам эта встреча,
Чтоб друг другом всегда дорожить.*

Фото из архива автора
и выпускников дивизиона

В апреле 2011 года исполнилось 50 лет со дня первого полета человека в космос, который состоялся благодаря исключительному таланту и самоотверженному труду ученых, конструкторов, инженеров, рабочих, военнослужащих. Мы тоже решили не оставлять без внимания эту дату. В Год космонавтики в журнале «Ветеран границы» открывается новая рубрика, где вы сможете узнать о том, как начиналось покорение космического пространства, познакомиться с непосредственными участниками первых стартов к звездам.

ПРИОТКРЫВАЯ ДВЕРИ В КОСМОС

Виктор КРЕТОВ

От военных достижений к мирным целям

Начало ускоренного развития советской космической отрасли положило постановление Совета министров СССР от 13 мая 1946 года «Вопросы реактивного вооружения», в соответствии с которым был подготовлен пятилетний план опытных работ по созданию ракетной тех-

ники. Первый успешный пуск состоялся 10 октября 1948 года. А 28 ноября 1950 года комплекс с ракетой Р-1 поступил на вооружение. В течение нескольких последующих лет Особое конструкторское бюро под руководством С. Королева создало мощные межконтинентальные баллистические ракеты (МБР). В 1954 году было принято постановление о новом ис-

пытательном полигоне для летной отработки МБР, крылатых ракет и... пилотируемых космических кораблей. Полигон оборудовали в Кызыл-Ординской и Карагандинской областях Казахской ССР на участке между Казалинском и Джусалы вблизи реки Сырдарья. Предполагалось, что падать головные части изделий будут на Камчатке, у мыса Озерного.

В 1953 году при ГНИИ Министерства обороны СССР формируется спецотряд для участия в испытаниях космических систем жизнеобеспечения и спасения. В отряд отбирались солдаты и сержанты срочной службы из школ младших авиаспециалистов. Куратором подразделения назначили подполковника медицинской службы Е. Карпова, впоследствии генерал-майора, первого начальника Центра подготовки космонавтов.

Личный состав спецотряда с готовностью шел на самые сложные, рискованные эксперименты, считая это своим воинским долгом. Начиная с первого набора, на семь лет раньше первых космонавтов, эти солдаты и сержанты на себе испытывали перегрузки на центрифуге, высокую температуру и влажность, кислородное голодание, перепады давления, дышали газовой смесью и проверяли



Ю. Гагарин, Г. Береговой, Г. Титов, А. Николаев и К. Феокистов

снаряжение. Спустя годы четверым испытателям – С. Нефедову, Е. Кириюшину, В. Костину и В. Цветкову – было присвоено звание Героя России. Несколько человек удостоились ордена Мужества.

5 января 1957 года С. Королев направил в Совет министров СССР докладную записку, в которой указал, что две первые ракеты Р-7, приспособленные для запусков искусственных спутников Земли (ИСЗ), могут быть подготовлены уже в апреле–июле и запущены сразу же после первых удачных пусков межконтинентальной ракеты. Испытания начались на «Байконуре» 15 мая.

Первый пуск ракеты получился аварийным. Второй не удался вовсе: после трех тщетных попыток ракету пришлось снять с пусковой установки и вернуть на техническую позицию. Третий также оказался неудачным. Только 21 августа 1957 года ракета, стартовавшая с космодрома, достигла намеченного района на Камчатке. В газетах появилось сообщение ТАСС об испытании в Советском Союзе МБР.

Первоначально эта ракета предназначалась для доставки термоядерного заряда. Но вдохновленный успехом Королев решил, что она должна служить мирным целям. После соответствующих доработок, совершенствования технических характеристик носитель получил способность доставлять на околоземную орбиту ИСЗ. 4 октября 1957 года ракета Р-7 вывела в космос первый спутник типа ПС (простейший спутник), а затем и второй. С пуском в мае 1958 года третьего возможности Р-7 были исчерпаны.

В начале 1958 года сотрудники ОКБ приступили к разработке эскиза пилотируемого орбитального корабля. Отвечал за этот проект К. Феоктистов, впоследствии летчик-космонавт СССР.

26 апреля 1960 года С. Королев утвердил эскизный проект корабля. К его созданию были привлечены 123 организации. Работами руководил Совет главных конструкторов во главе с Королевым, в который входили В. Глушко, М. Рязанский, Н. Пилюгин, В. Бармин, В. Кузнецов, А. Богомолов, А. Исаев, С. Косберг, С. Алексеев и В. Яздовский. В КБ В. Глушко был создан двигатель, а в КБ Н. Пилюгина и В. Кузнецова – системы управления полетом. В. Бармин занимался стар-



Ю. Гагарин на отдыхе

товыми комплексами. Радиосвязь и телеметрическую передачу информации о поведении ракет в полете обеспечивали КБ М. Рязанского и А. Богомолова. К. Бушуев разрабатывал оборудование головной части ракеты. В конструкторских бюро и на заводах создавались системы жизнеобеспечения, изготавливались катапульты и парашютные системы, скафандры.

С. Королева не удовлетворяли

бору кандидатов в космонавты. Врачи В. Яздовский, Н. Гуровский, О. Газенко, А. Генин, Е. Карпов и другие специалисты разработали методику отбора и разъехались по авиационным частям. К кандидатам предъявлялись весьма жесткие требования: отменное здоровье, коммуникабельность, психологическая устойчивость, переносимость перегрузок, желание испытывать новую сложную технику, возраст – не старше 30 лет,

Ранее 12 апреля широко праздновали только страны бывшего Советского Союза, однако 7 апреля 2011 года на специальном пленарном заседании Генеральной Ассамблеи ООН была принята резолюция, официально провозгласившая 12 апреля Международным днем космонавтики. Соавторами документа стали более 60 государств.

летные характеристики ракеты, и он ставил новые задачи. Требовалось увеличить мощность, и в КБ В. Глушко и С. Косберга был создан жидкостной ракетный двигатель (ЖРД), который обладал высокими эксплуатационными характеристиками и работал на компонентах топлива Р-7. ЖРД вошел в состав блока Е третьей ступени ракеты-носителя Р-7А, которая стала базовой основой для выведения на орбиту спутников и космических кораблей типа «Восток» массой до 4275 кг.

Первопроходцы

В августе 1959 года в Центральном военном научно-исследовательском авиационном госпитале (ЦВНИАГ) был создан отдел по под-

рост – не более 173 см, вес – не более 72 кг. В процессе первичного отбора были рассмотрены документы на 3461 летчика. По анкетным данным для беседы пригласили 347 человек. К углубленному медицинскому обследованию в ЦВНИАГ были допущены 200.

Мандатная комиссия ВВС отобрала 20 человек – именно такое количество слушателей предусматривало штатное расписание Центра подготовки космонавтов, образованного 11 января 1960 года. Его начальником стал полковник медицинской службы Е. Карпов.

7 марта 1960 года приказом Главкома ВВС Главного маршала авиации К. Вершинина капитаны В. Комаров

и П. Попович, старшие лейтенанты В. Горбатко, Ю. Гагарин, Б. Воынов, И. Аникеев, В. Быковский, Г. Нелюбов, А. Николаев, Г. Титов, Г. Шонин и лейтенант А. Леонов были зачислены в первую группу слушателей-космонавтов.

Еще 8 слушателей – майор П. Беляев, старшие лейтенанты Е. Хрунов, В. Бондаренко, Д. Заикин, В. Филатьев, В. Варламов, А. Карташов и М. Рафиков – были зачислены в марте–июне 1960 года. Приказ от 17 июня 1960 года определил окончательный состав отряда. Его руководителем был назначен Герой Советского Союза генерал-лейтенант Н. Каманин, участник Великой Отечественной войны, полярный и военный летчик (с 1966-го по 1971 год – руководитель Центра подготовки космонавтов).

Среди 20 слушателей было 9 летчиков ВВС, 6 летчиков авиации ПВО и 5 летчиков авиации ВМФ. Высшее образование имели только Беляев и Комаров. Самым старшим в отряде был Беляев, ему исполнилось на тот момент 34 года. Самым молодым – 23-летний Бондаренко. Гагарину 9 марта 1960 года исполнилось 25.

Теоретические занятия с первой группой космонавтов, в которую



Кандидаты в космонавты перед первым полетом человека в космос.
Справа налево: Н. Каманин, С. Королев, Ю. Гагарин и В. Быковский

вошли Ю. Гагарин, Г. Титов, А. Николаев, П. Попович, А. Карташов и В. Варламов, начались 14 марта 1960 года. Позднее, в связи с выбытием по состоянию здоровья А. Карташова и В. Варламова, в нее были включены В. Быковский и Г. Нелюбов. Преподавателями стали врачи В. Яздовский, А. Генин, О. Газенко, Н. Гуровский, А. Серяпин, Ф. Горбов, Г. Изосимов, И. Колосов; специалисты из КБ С. Королева Б. Раушенбах и К. Феоктистов; ведущий инженер М. Клевцов; парашютист Н. Никитин. Физическую подготовку проводил Б. Легоньков. Специалистом по приему и передаче на ключе азбуки Морзе был В. Портнов. Из лекций П. Агаджанова слушатели получили первое представление о Командно-измерительном комплексе (КИК), его роли в обеспечении пилотируемых полетов. Большое внимание подготовке космонавтов уделял и сам С. Королев: генеральный конструктор встречался с ними, беседовал, изучал, присматривался.

Слушатели Хрунов, Комаров, Беляев, Воынов, Шонин, Горбатко, Леонов и Аникеев закончили общекосмическую подготовку во втором потоке и 5 апреля были поставлены на должности космонавтов. Рафиков, Филатьев, Заикин сдали экзамены в начале апреля, но на должности космонавтов были назначены только 16 апреля 1961 года. Еще до окончания общекосмической подготовки трагически оборвалась жизнь Бондаренко.

Он погиб в барокамере.

В первое время космонавты размещались в Москве, в зданиях на территории Центрального аэродрома имени М.В. Фрунзе. Занятия проходили в кабинетах, лабораториях и на спортплощадках, расположенных в районе станций метро «Аэропорт» и «Динамо». В июне 1960 года отряд в полном составе переехал в ближнее Подмосковье. Космонавтов расселили по квартирам в обычном блочном доме с небольшим магазином и бытовой мастерской. Каждое утро автобус отвозил космонавтов на тренировки, а вечером привозил обратно. Материальная база для проведения этих тренировок постоянно совершенствовалась. Так, был создан тренажер, на котором космонавты могли отрабатывать все этапы предстоящего полета от старта до приземления. Начиная с зимы 1960 года они регулярно приезжали на завод, где собирался корабль «Восток», и могли на месте изучать его устройство.

К середине 1960 года корабль для полета человека в космос был создан. Он весил 4730 кг, почти половина из них – 2400 кг – приходилась на спускаемый аппарат. Началась проверка системы корабля-спутника, обеспечивающей безопасный спуск человека на Землю. 15 мая 1960 года состоялся запуск ракеты-носителя с первым беспилотным кораблем «Восток», масса груза которого была

Слово участника событий

Ветеран космодрома «Байконур»
В. Гладченко:

– На приборной доске в кабине «Востока» находилась красная кнопка включения ручного управления под специальной крышечкой, заблокированной так называемым логическим замком, который представлял собой два ряда маленьких кнопочек с цифрами от 0 до 9. Для разблокировки в случае нештатной ситуации космонавту надлежало в определенном порядке нажать 3 из них. Этот код был запечатан в конверте, укрепленном на видном месте в кабине корабля. Гагарину нужны были цифры (1, 2, 5) «по секрету» сообщил Ивановский перед закрытием посадочного люка за 30 минут до старта, на что Юрий Алексеевич с хитрой улыбкой ответил, что он опоздал и что этот код ему, тоже «по секрету», еще вчера сообщил Галай, руководитель летной подготовки космонавтов.

равна массе человека. Корабль благополучно вернулся на Землю. Всего было проведено пять таких запусков.

К полету человека в космос напряженно готовился и КИК. Ветеран КИК Б. Покровский вспоминает, что примерно за год до запуска первого «Востока» был составлен специальный план мероприятий по подготовке Командно-измерительного комплекса к работе по объекту В. Основные направления работы возглавляли А. Карась, Г. Туманян, П. Агаджанов, И. Спица, И. Геращенко, А. Большой. Они, а также специалисты других НИИ и КБ побывали на командно-измерительных пунктах (КИП), чтобы помочь их коллективам подготовиться.

17–18 января 1961 года первая группа слушателей-космонавтов сдавала экзамен. От них требовалось знание космического корабля «Восток», умение управлять им и способность принять решение при возникновении нештатной ситуации. Это был беспрецедентный случай: экзамен на путевку для полета в космос! Все слушатели-космонавты показали твердые знания и были допущены к выполнению обязанностей космонавта. Инструктор-методист М. Галай, входивший в состав экзаменационной комиссии, вспоминал, что в акте была сделана следующая запись: «Комиссией ориентировочно рекомендуется следующая очередность экзаменовавшихся слушателей к первому космическому полету: 1. Старший лейтенант Гагарин Ю.А., 2. Старший лейтенант Титов Г.С.,

3. Старший лейтенант Нелюбов Г.Г., 4. Капитан Николаев А.Г., 5. Капитан Быковский В.Ф., 6. Капитан Попович П.Р.».

В первых числах марта 1961 года на «Байконур» привезли две ракеты-носителя Р-7А (на случай отказа одной из них) и два орбитальных корабля-спутника. Вскоре на космодром во главе с Каманиным прибыла и группа космонавтов. Они получили возможность позаниматься, привыкнуть к кабине, а 25 марта присутствовали при пятом запуске беспилотного аналога космического корабля «Восток» с манекеном и собакой Звездочкой на борту. Успешный старт и возвращение спускаемого аппарата на Землю вселяли уверенность в благополучный полет человека.

5 апреля первая группа космонавтов, сопровождаемая Каманиным и Карповым, методистами и врачами, вылетела на «Байконур». В ожидании старта космонавты «обживали» кабину, привыкали к рабочему месту. Присутствовали они и на заключительных этапах проверки и испытательных ракеты и корабля. Вся первая группа завершила подготовку и была готова к полету. Незадолго до исторического старта С. Королев спросил у Н. Каманина, кого из космонавтов он отправил бы в первый полет. Каманин ответил, что могут лететь все шестеро – Быковский, Николаев, Попович, Гагарин, Нелюбов, Титов. Сергей Павлович заметил, что придет время – будем посылать и по ше-

стеро, а пока... нужен один, первый. Тогда Каманин, подумав, сказал, что остановил свой выбор на Гагарине и Титове.

Многие из тех, кто занимался подготовкой космонавтов, да и сами космонавты считали, что проложить дорогу в космос должен Гагарин. Склонялся к этому и С. Королев. Ему нравились в Гагарине ум, природная смекалка, основательная надежность, аккуратность и обаяние. 8 апреля на космодроме заседала госкомиссия. Она утвердила полетное задание, установила дату и время старта, назначила командиром космического корабля «Восток» Юрия Гагарина с позывным «Кедр», а его дублером – Германа Титова с позывным «Орел».

Для связи с Гагариным космонавты отбыли на командно-измерительные пункты: на Камчатский – А. Леонов, на Сибирский – Е. Хрунов. На Байконурском КИП «Заря-1» находились секретарь парторганизации отряда П. Попович и инженер Е. Нестеров с помощником от КИК.

– В начале апреля 1961 года начальник Камчатского КИП М. Постернак был вызван в Москву на совещание, – вспоминает ветеран космонавтики России, участник запуска Ю. Гагарина подполковник В. Селезнев. – По возвращении он проинформировал офицеров части о том, что в ближайшее время состоится запуск космического корабля с человеком на борту. Вскоре к нам на КИП прибыли представители Центра подготовки космонавтов полковник Целикин и старший лейтенант Леонов. Естественно, что Леонова никто не решился представить нам как космонавта. Нас предупредили, чтобы его не фотографировали и ни о чем не расспрашивали. Так что тесных контактов личного состава с Леоновым не было. Только перед началом предстартового совещания кто-то из нас не выдержал и спросил, что было самым трудным на тренировках. Он ответил: «Сурдокамера и центрифуга».

11 апреля с космонавтами Гагариным и Титовым были проведены последние предполетные тренировки. С ними долго беседовал С. Королев. Ночь перед стартом Гагарин и Титов провели в домике на второй площадке космодрома.



Г. Беляев, В. Комаров, А. Леонов, Г. Титов и Ю. Гагарин

Невероятное становится возможным

Наступило раннее утро знаменательного дня – 12 апреля 1961 года. Были выполнены все предполетные процедуры. Пришло время отправляться на старт. Риск был большим – фактически Гагарин уходил в испытательный полет на серийной военной МБР. На случай нештатной ситуации даже были подготовлены тексты документов: сообщение о том, что человек побывал в космосе и погиб при исполнении служебного долга, а также обращение к международным спасательным организациям с просьбой помочь найти капсулу с телом космонавта. Позднее, уже после гибели Юрия Гагарина, его жена Валентина обнаружила письмо космонавта, адресованное родным. В нем были мужественные и трогательные строки: «Если что-то случится – не убивайся с горя. Береги девочек, вырасти из них не белоручек, а настоящих людей. Свою личную жизнь устраивай, как считаешь нужным...»

Стреляющим в тот памятный день был полковник А. Кириллов, начальник первого испытательного управления космодрома.

– Наконец был получен долгожданный сигнал «Старт», – рассказывает В. Селезнев. – Все в напряжении прильнули к экранам станций в ожидании сигнала от бортовой аппара-

Слово участника событий

М. Постернак, бывший начальник Камчатского командно-измерительного пункта:

– Корабль скрылся за радиогоризонтом нашего пункта и полетел дальше, уже над «той стороной» Земли. Все мы были очень рады, что полет проходит нормально. По этому поводу решили срочно выпустить стенгазету-«молнию». С большим вкусом и остроумием ее оформил находившийся у нас старший лейтенант Леонов. Мы знали, что он из отряда космонавтов, а что он еще и художник, стало ясно по «молнии». У Леонова оказалась маленькая фотокарточка Гагарина (для документов). По ней Алексей Архипович нарисовал первого космонавта в стенгазете. Все разглядывали фотокарточку с нескрываемым любопытством: «Так вот какой он, Кедр!»



Первый космонавт планеты Ю. Гагарин

туры корабля-спутника. Космический корабль вошел в зону радиовидимости нашего пункта. У меня на станции «Бинокль-Д» находился самодельный карманный радиоприемник, и в какое-то мгновение я услышал из него слабый, заглушаемый треском и шумом в эфире голос: «Заря! Заря! Я – Кедр! Самочувствие нормальное!»

Уже в 10.13 ТАСС распространило по своим каналам грандиозную новость: «В Советском Союзе выведен на орбиту вокруг Земли первый в мире космический корабль-спутник «Восток» с человеком на борту. Пилотом-космонавтом космического корабля-спутника «Восток» является гражданин Союза Советских Социалистических Республик летчик майор Гагарин Юрий Алексеевич».

В 10.55 рядом с обрывом напротив деревни Смеловка Энгельсского района приземлился спускаемый аппарат, а около 11.00 примерно в 2 км от него – Гагарин на парашюте.

За подготовку и осуществление первого полета человека в космос более 7 тысяч человек были награждены орденами и медалями. Высокими наградами руководство страны отметило также коллективы 30 КБ, НИИ, заводов оборонной промышленности, двух полигонов и Научно-испытательного института Министерства обороны. Ордена Красной Звезды была удостоена ракетно-испытательная часть, а ее командир полковник В. Юрин награжден орденом Ленина.

Ю. Гагарин получил звание Героя Советского Союза с вручением ордена Ленина и медали «Золотая Звезда». Отправляясь в космос старшим лейтенантом, через 108 звездных минут он вернулся на Землю майором. В 1962 году ему присвоили звание подполковника, а в 1963-м – полковника. На тот момент Гагарину исполнилось 29 лет. К 50-летию Вооруженных сил было подготовлено представление к присвоению ему звания генерал-майора, но руководство отложило его до седьмой годовщины полета.

В 1963 году первый космонавт планеты окончил Военную инженерную академию имени Н.Е. Жуковского и был избран депутатом Верховного Совета СССР. В феврале 1964 года он стал заместителем начальника Центра подготовки космонавтов. Он был удостоен также высших наград многих зарубежных государств. В течение семи лет в качестве почетного гостя побывал в 30 странах. Вся планета чествовала Гагарина!

– В космос полетел человек, лучше которого не найти, – отмечал академик Б. Черток, отвечая на вопрос о том, каким был Юрий Гагарин. – Как-то угадали, как-то повезло Советскому Союзу! Самой природой был сотворен человек для совершения великого подвига, и при этом ни слава, ни последующие торжества его не испортили. Он прекрасно осознавал свою миссию, но остался доступным, работающим, скромным.

Первый космонавт планеты мечтал вернуться к летной работе. В августе 1965 года Гагарина включили в группу подготовки для первого испытательного полета на новом перспективном корабле «Союз», и в октябре он приступил к тренировкам. Предполагалось, что он будет дублером В. Комарова. Несмотря на большую занятость общественной работой, Гагарин полностью прошел подготовку к полету, восстановил навыки пилотирования самолета, отработал тренировки на невесомость. Но полет «Союза-1» закончился трагически.

После гибели Комарова Гагарина отстранили от всех подготовок, но он продолжал бороться: требовал разрешения на полеты, обращался к руководству Центра, Главкому ВВС, в ЦК КПСС. Он не хотел быть «свадебным летчиком-космонавтом». «Считаю морально неоправданным, – писал

полковник Ю. Гагарин 2 декабря 1967 года, – находиться на должности заместителя начальника по летно-космической подготовке, не имея возможности летать самому и контролировать подготовку подчиненного состава». В январе 1968 года ему предложили возглавить Центр подготовки космонавтов. «Сейчас не могу это сделать, – ответил он, – дайте мне возможность восстановиться как летчику. Я не могу руководить людьми, которые летают лучше меня. Поэтому позвольте составить программу, я ее выполню, начну летать в любых условиях, и мы вернемся к этому разговору».

27 марта 1968 года Ю. Гагарин должен был совершить плановый проверочный полет с инструктором – командиром авиационного полка Героем Советского Союза полковником В. Серегиным. Из этого полета они не вернулись.

Как же сложилась судьба других членов отряда? Космонавты Горбатко, Леонов, Николаев, Попович, Шонин и Титов закончили службу генералами. Аникеев и Филатьев вернулись в авиацию. Быковский, Варламов, Воынов, Горбатко и Заикин долгое время служили в Центре подготовки космонавтов. Нелюбов трагически погиб вскоре после того, как был отчислен из отряда. Карташов стал летчиком-испытателем. Рафи-



«Восток» в Государственном музее истории космонавтики имени К.Э. Циолковского в Калуге

ков вернулся в истребительную авиацию, воевал в Афганистане. Беляев скончался в госпитале от перитонита.

Со дня гагаринского старта отечественная и мировая космонавтика преодолела большой и славный путь. На 1 января 2011 года в орбитальных космических полетах приняли участие 517 человек из 35 стран мира. Некоторые поднимались в космос два, три раза и более. Установлено множество рекордов. В «космический клуб» ныне входят Россия, США, Франция, Япония, Индия, Израиль, Украина и Иран. 15 октября 2003 года был запущен корабль «Шеньчжоу-5»

с первым китайским космонавтом. В Институте медико-биологических проблем Российской академии наук проводятся эксперименты по программе экспедиции на Марс. НАСА в ближайшие 15–20 лет планирует создать принципиально новые транспортные средства многоразового использования и строительства баз на Луне. Ежегодно отмечая 12 апреля как праздник, земляне строят все новые амбициозные планы освоения космического пространства. ■

Фото из архива автора
и героев публикации

БРИТАНСКИЙ ГОСТЬ

8–13 апреля 2011 года на площади перед аркой Северного входа ВВЦ в Москве прошла презентация памятника Ю. Гагарину. Затем скульптура, согласно договоренности между Роскосмосом и Британским советом, отправилась в Лондон, где и обрела постоянное место пребывания напротив памятника мореплавателю Джеймсу Куку.

Данный памятник первому космонавту Земли – точная копия скульптуры, установленной в Люберцах напротив ПТУ, где учился Ю. Гагарин. Для создания этой копии использовались суперсовременные 3D-технологии сканирования, ведь одним из непеременных условий Британского совета было воспроизведение не только формы памятника, но и таких тонкостей, как неровности от обработки сварных швов, текстура материала, мазки автора оригинала – Анатолия Новикова. 3D-сканирование проводилось в полной темноте на протяжении двух ночей подряд. Для этой процедуры оборудование весом 250 кг потребовалось поднять на высоту 5 м и удерживать в неподвижности, а саму скульптуру покрыть специальным раствором – диоксидом титана. Моделирование по полученным данным заняло более месяца.

Лондонская скульптура Гагарина была изготовлена в Ижевске из алюминиево-кремниевого литейного сплава АК7, как и оригинал. Кстати, памятник первому космонавту в Люберцах установили 9 марта 1984 года к 50-летию со дня его рождения. ■

Источник: официальный сайт «ГАО ВВЦ»



Копия памятника Ю. Гагарину, установленного в подмосковных Люберцах

«ТИХАЯ ЗАСТАВА» — КИНО О ЗАБЫТОЙ ВОЙНЕ

Андрей МУСАЛОВ

В этом номере «Ветерана границы» рассказывается о событиях и людях, незаслуженно забытых на фоне больших исторических событий. Гражданская война в Республике Таджикистан стоит в том же ряду. Когда-то о российских пограничниках, защищавших границы молодого среднеазиатского государства, писала каждая уважающая себя газета. Ныне об их подвиге помнят немногие. Тем интереснее появление в прокате кинофильма «Тихая застава», повествующего о войне на таджикско-афганской границе.



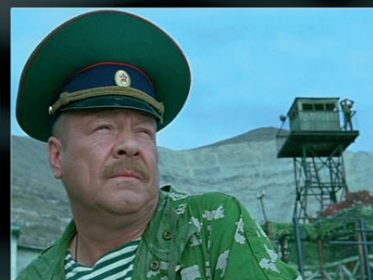
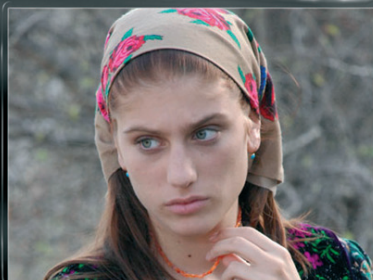
В пограничном кинематографе существует эталон — киносериал «Государственная граница». Многие критикуют его за излишнюю идеологичность и ходульность сюжета. Тем не менее по сей день так и не появилось кинофильма, который сумел бы превзойти этот шедевр 80-х. Вот почему каждый новый фильм о пограничниках столь ожидаем поклонниками данной тематики. Публика с интересом встретила киноленту о событиях, происходивших на границе Таджикистана и Афганистана в 90-е годы. Заслоненные конфликтом в Чечне, они ускользнули от внимания писателей и режиссе-

ров, оставшись разве что в мрачных творениях кинодокументалистов вроде фильма «Прокляты и забыты».

Через Таджикистан прошли тысячи воинов в зеленых фуражках. Кто-то служил там постоянно, кто-то приезжал на боевые стажировки. Но все они сохранили общие воспоминания о тех местах: скрежет камышей на берегу реки Пяндж, вкус последней банки килек в томатном соусе, прошитое трассерами небо на том берегу. И, конечно же, всепроникающая пыль, скрипящая на зубах и забивающая глаза!.. Словом, для пограничников тема войны в Таджикистане далеко не чужая.

Но несмотря на это, фильм «Тихая застава» появился довольно неожиданно. Не было ни отчетов со съемочных площадок, ни рассказов о «попиленном» бюджете, ни даже премьеры на Красной площади. «Тихая застава» словно возникла из ниоткуда. Однако, в отличие от большинства современных киноновинок, этот фильм имел твердую литературную основу — повесть писателя Валерия Поволяева, автора журнала «Пограничник» и ряда других изданий.

Сценарист и постановщик картины — Сергей Маховиков. Продюсеру Юрию Коновалову удалось привлечь к работе актеров первой



величины – Андрея Чадова и Сергея Селина. Оператором-постановщиком стал Максим Шинкаренко, композитором – Эдуард Артемьев. Подобрался крепкий коллектив, снявший крепкий фильм.

Правда, еще до премьеры у тех, кто знаком с повестью Валерия Поволяева, возникли вопросы. На афишах фильм был заявлен как картина о подвиге 12-й заставы Московского погранотряда – той, что в течение 11 часов героически отражала атаки противника, потеряв 25 человек. Дело в том, что в повести «Тихая застава» ничего об этом событии не рассказывается. В фильме, как и в этом художественном произведении, речь идет о гипотетической заставе, а не о реально существовавшем подразделении. Так что можно считать такую афишу недоразумением.

События кинокартины происходят на границе Таджикистана и Афганистана в начале 90-х, вскоре после распада СССР. Над заставой еще реет советский флаг. На вопрос солдата о том, почему бы не заменить его российским «триколором», старшина в исполнении Сергея Селина отвечает: «Вот пришлют новый – заменим». Между прочим, очень правдивая деталь – на многих реально существовавших заставах долгое время сохранялся советский флаг. Многие пограничники да и местные жители никак не могли осознать того, что прежде неприкосновенная граница СССР теперь принадлежит совсем другому государству.

Впрочем, это единственный нестандартный момент, выделяющий «Тихую заставу» из множества подобных фильмов, снятых за последние

10–15 лет. В остальном она напоминает «9 роту», «Грозовой перевал» и прочие. Знатоки отечественного военного кинематографа перед началом просмотра даже делали ставки: на какой минуте на заставу нападут враги, за сколько минут до конца фильма в небе появятся боевые вертолеты и так далее. Они также предположили, что глупые враги станут бегать толпами, главные герои – стрелять «от бедра», будет много величавой музыки и героических фраз. И все это в фильме есть! К сожалению, знатоки угадывали каждый поворот сценария, что лишний раз подтверждает его клишированность, восходящую к классическому пограничному фильму «Джунгли».

Сюжет довольно прост. Рядом с кишлаком стоит застава. Ее весьма немногословного начальника (Андрей Чадов) бросила жена. По вечерам он пьет водку и поет: «Еду я на родину, пусть кричат – уродина!..» Впрочем, по службе начальник строг. Чего не скажешь о подчиненных. Солдаты на заставе – сплошь юмористы и артисты. Только и делают, что шутят и танцуют. Ни смертельной опасности, ни невероятного нервного напряжения, которыми памятна многим реальная служба в Таджикистане, в фильме не заметно.

В кишлаке живет девушка, которая влюблена в начальника заставы. Впрочем, у нее нет шансов, поскольку тот женат. В эту девушку влюблен главный отрицательный персонаж – предводитель бандитов, мечтающий уничтожить заставу. Местный ветеран войны помогает пограничникам.

Развитие событий ожидаемо. Девушка отвергает злодея, тот во главе банды нападает на заставу. Пограничники героически сопротив-

ляются, но при этом гибнут. Бандитов расстреливают с подлетающих к заставе вертолетов. Сопереживающий пограничникам зритель, вцепившись в подлокотники кресла, приговаривает: «Эх, на минуту пораньше бы!..»

Картина не превзошла «Государственную границу». Причина тому – слишком предсказуемое развитие сюжета. Еще одним недостатком «Тихой заставы» стала излишняя затянутость. Какие-то 89 минут, кажется, не закончатся никогда. Виной тому – излишнее увлечение замедленными съемками и разъяснением очевидного. Стреляющие бойцы бесконечно бегут через поле на фоне заката... Красиво. Но очень скучно!

Впрочем, следует отдать фильму должное. В нем множество деталей, говорящих о хорошем знании материала. Добротна построена застава для съемок (даже краска на дверях правильная). Правдоподобны обмундирование пограничников и одежда местных жителей. Множество интересных операторских находок... Правда, те, кто был в начале 90-х в Таджикистане, все равно будут недовольны. Слишком уж свежо выглядит краска на БТР, вертолетах и касках, слишком уж зеленая трава и листва на деревьях, слишком чистая вода в ручьях и реках!

Заслуга «Тихой заставы» в том, что она привлекла внимание к событиям героического прошлого российских пограничников. Событиям недавним, но уже подзабытым. Хочется верить, что эта картина – первая ласточка, предвещающая появление киношедевров, достойных величия подвига тех, кто когда-то сражался на далеком и пыльном таджикско-афганском рубеже. ■





ЧЕРНЫЙ ВОРОН

Автомобиль ГАЗ-М-1, или, как его прозвали в народе, «эмка», стал символом 30–40-х годов прошлого века. С этой машиной связано многое – как хорошее, так и плохое.

Для одних М-1 – символ сталинских репрессий. Для других – верный помощник на фронтовых дорогах Великой Отечественной.

В начале 30-х годов Советский Союз семимильными шагами двинулся в сторону индустриализации. Стране потребовалось множество автомобилей, причем как грузовых, так и легковых. Лицензия на производство была куплена у компании «Форд», с которой Правительство СССР на тот момент имело десятилетний договор о сотрудничестве. Именно «Форд» в свое время поставил производственные линии для Горьковского автозавода имени В.М. Молотова. Представители компании хорошо знали особенности советской экономики, а главное – условия, в которых предстояло эксплуатировать автомобили.

За основу был взят популярный американский Ford V образца 1934 года (кузов 40А) с рядным четырехцилиндровым мотором. Согласно условиям договора американская

сторона передала документацию по автомобилю Горьковскому автозаводу.

Новая машина получила название ГАЗ-М-1. В народе ее прозвали «эмкой» – по букве «М» на решетке радиатора. В ходе адаптации к отечественному бездорожью советские специалисты практически заново спроектировали автомобиль. От прототипа ГАЗ-М-1 отличали многие детали: подвеска на четырех продольных рессорах вместо двух поперечных и, соответственно, более мощная рама, шины низкого давления и штампованные колесные диски вместо спицованных. Установившийся на автомобиль двигатель ГАЗ-М был по конструктивным решениям аналогичен двигателю Ford V. Изменения коснулись и дизайна. В частности, были заново спроектированы передние крылья – на советском автомобиле они имели более привлекательную форму и лучше прикрывали раму и элементы передней подвески.

В целом машина получилась современнее по сравнению не только

с предыдущей моделью – ГАЗ-А, но и со своим прототипом, а по отдельным позициям превосходила и более позднюю продукцию «Форда». Например, до 1948 года на легковые автомобили этой компании устанавливалась более примитивная, чем у М-1, передняя подвеска на поперечной рессоре.

Новую машину отличали закрытый практически полностью металлический кузов, жесткая лонжеронная рама с Х-образной поперечиной, живучая подвеска на продольных рессорах, автоматическое опережение зажигания. М-1 получила модернизированный мотор ГАЗ-М. Мощность его была поднята до 50 л.с. против 40 л.с. у предыдущей модели – ГАЗ-А (ее прототипом стал Ford A) за счет повышения степени сжатия. ГАЗ-М-1 имела бензонасос (у ГАЗ-А топливо поступало к двигателю самотеком из бензобака, расположенного за панелью приборов), систему смазки под давлением, насос в системе охлаждения и усовершенствованный карбюратор.

Андрей МУСАЛОВ

Для своего времени автомобиль М-1 был невероятно комфортным: регулируемые вперед-назад передние сиденья, электрический указатель уровня топлива, противосолнечные козырьки и поворотные стекла в боковых окнах – форточки. Основная масса машин окрашивалась в черный цвет. Металлические детали салона отделялись под дорогие сорта дерева – использовалась очень популярная в те годы окраска по металлу. Обивкой служило коричневое или серое шерстяное сукно.

Машина производилась с 1935-го по 1943 год. Всего было выпущено 62 888 штук М-1.

Модель ГАЗ-М-1 имела модификации: ГАЗ-415 (пикап), шестицилиндровые модификации ГАЗ-11-73 (седан) и ГАЗ-11-40 (фаэтон). Кроме того, на базе «эмки» был разработан ряд опытных автомобилей, которые в серийное производство не пошли. Например, ГАЗ (НАТИ)-ВМ – опытный полугусенично-колесный вездеход с кузовами типа «седан» и «пикап». Или гоночный ГАЗ ГЛ1 1938 года, созданный под руководством инженера Е. Агитова. На дистанции в один километр этот автомобиль смог развить скорость 147,84 км/ч. Позднее, в 1940 году, на машину установили форсированный силовой агрегат ГАЗ-11 мощностью 100 л.с. Модернизированная версия установила все-союзный рекорд скорости – 161,78 км/ч.

В 1937 году автомобиль ГАЗ-М-1 экспонировался на Всемирной промышленной выставке в Париже.

Правда, тогда же в Советском Союзе он получил славу иного рода. Широко используемый сотрудниками НКВД автомобиль М-1 стал символом сталинских репрессий, в народе его мрачно окрестили «черным вороном». Следует отметить, что большинство «эмок» Наркомата внутренних дел имело стандартное исполнение. Однако существовала и особая каста – в 1938–1940 годах была выпущена малая серия седанов М-1, оснащенных импортными моторами Ford V8 мощностью 65 л.с. Такие машины использовались для погони за преступниками.

В конце 30-х годов было принято решение о модернизации ГАЗ-М-1. В первую очередь требовалось заменить стремительно устаревающий двигатель. За опытом вновь обратились к американцам. Наиболее пригодным для производства и эксплуатации в СССР был признан шестицилиндровый двигатель Dodge D5. Он имел современную конструкцию и почти в два раза большую мощность, чем у стандартного двигателя ГАЗ-М-1.

В 1937–1938 годах в США было закуплено необходимое для производства оборудование, чертежи переведены в метрическую систему. В 1940 году началось серийное производство двигателя ГАЗ-11, который имел рабочий объем 3,5 л и хорошую для тех лет мощность – 76 л.с. Версия «эмки», приспособленная для его установки, обозначалась индексом ГАЗ-11-73. От М-1 эта машина отличалась также более современ-

ным оформлением передней части. Кроме того, конструкторы удлиннили передние рессоры, установили передний стабилизатор поперечной устойчивости, повысили эффективность тормозов, ввели гидравлические амортизаторы двойного действия.

С началом Великой Отечественной войны большинство ГАЗ-М-1 и ГАЗ-11-73 перешло в состав РККА в качестве автомобилей для старших командиров и начальников, среди которых были маршалы Г.К. Жуков, К.К. Рокоссовский и И.С. Конев. Также «эмку» использовали для связи и доставки срочной корреспонденции.

Еще до войны предпринимались попытки выпускать на Горьковском автозаводе продукцию военного назначения. Двигатель ГАЗ-11 успешно устанавливался на легкие танки Т-60, а на базе М-1 были сконструированы бронеавтомобили ФАИ-М и БА-20. Из «эмки» даже попытались сделать легкий артиллерийский тягач 4x4. Он получил индекс ГАЗ-61-417. Правда, в широком серийном производстве эта машина не пошла. Во второй половине 1941 года было сделано 36 автомобилей, укомплектованных 57-мм противотанковыми пушками с прицепными передками.

Куда более успешная судьба ожидала другую модификацию «эмки» – модель ГАЗ-61. Она была создана на базе ГАЗ-11-73 с приводом на все колеса и увеличенным дорожным просветом. Семейство ГАЗ-61 включало в себя армейские пикапы и фаэтоны. Эти машины отличились во время Великой Отечественной войны. Командный состав высоко оценил их неприхотливость и надежность. Фактически автомобиль ГАЗ-61-73 стал первым в мире комфортабельным внедорожником с закрытым кузовом типа «седан». Его производство продолжалось до 1948 года.

В 1943 году производство М-1 прекратили. Для нужд фронта более требовались внедорожники ГАЗ-64. К тому же по ленд-лизу из США начала поступать самая современная автотехника. «Эмка» не могла конкурировать с ней на фронтовых дорогах, да и для мирной жизни не подходила. На смену «черному ворону» уже создавалась знаменитая «Победа». ■



Салон ГАЗ-М-1

Фото автора

ИСТОРИЯ ПОГРАНИЧНОЙ ФОРМЫ: НА МОРСКИХ РУБЕЖАХ

В 1893 году в Отдельный корпус пограничной стражи (ОКПС) вошла крейсерская флотилия судов. Для охраны протяженных морских рубежей Российской империи были созданы специальные пограничные части. Их личный состав получил особую форму одежды.

Алексей САФОНОВ, профессор

(Продолжение,
начало см. в №№ 4-2009, 2, 3, 4-2010, 1-2011)

В состав крейсерской флотилии ОКПС вошли относительно небольшие патрульные корабли, численность экипажей которых составляла 20–30 человек. Суда ОКПС подчинялись командам береговых пограничных бригад. В их задачи, прежде всего, входила борьба с контрабандой на морских и речных участках границы. На каждом судне постоянно находился офицер пограничной стражи, который осуществлял таможенно-пограничный досмотр. Иногда для усиления ему придавался десант из состава сухопутных застав.

Первые пограничные корабли действовали на Балтийском, Каспийском и Черном морях. Их команды состояли из вольнонаемного персонала с гражданскими капитанами и носили форму гражданского флота без знаков различия.

8 апреля 1894 года была утверждена форма для нижних чинов крейсерской флотилии. Она включала фуражку, мундир, суконную и фланелевую рубахи, нательную рубаху, шаровары и шинель общefлотского образца.

16 января 1898 года появилась «Табель дополнительного обмундирования нижних чинов судов» с разделом, посвященным морякам ОКПС. 15 февраля 1902 года ее дополнила «Табель предметов обмундирования и снаряжения нижних чинов и вольнонаемной прислуги на судах флотилии ОКПС». Комендоры, гребцы, машинисты и боцманы теперь надевали флотскую форму со знаками различия белого и светло-зеленого цветов, присущими пограничной страже Ми-

нистерства финансов. На фуражках-бескозырьках на черной ленте золотом было написано название судна, а вокруг темно-зеленой тульи и околыша располагались три светло-зеленые выпушки. Носить бескозырку полагалось с уклоном на правую сторону. Пограничные цвета присутствовали не только на головных уборах. На воротник темно-синей фланелевой рубахи в три ряда настрачивалась светло-зеленая тесьма. Такой же тесьмой окантовывались воротник и манжеты белой форменной рубахи. Фланелевая рубаха надевалась поверх форменной таким образом, чтобы длинный белый воротник последней оказался снаружи. Примечательно, что в те времена цвета матросских воротников флотских формирований были различными: белыми, синими, лазоревыми... Или даже красными, как, например, у Амударьинской флотилии ОКПС.

Нательная рубаха (в просторечии – тельняшка) матросов ОКПС поначалу имела белые и зеленые полосы. Но в 1911 году решено было ввести общefлотский образец тельняшки Морского ведомства трехлетней давности. На ногах матросы носили ботинки либо укороченные сапоги (так называемые прогары). Личный состав береговых команд носил сапоги, заправляя шаровары в голенища. Снаряжение рядового состава так же, как и во всем корпусе, было черного цвета. На пряжке поясного ремня изображались два перекрещенных адмиралтейских якоря и двуглавый орел. Светло-серые шинели матросского состава и нижних чинов имели темно-зеленые клапаны-петлицы со

светло-зеленым кантом. Светло-зелеными были также револьверные шнуры и погоны. Пуговицы имели золотистый цвет.

На погонах нижних чинов стоял белый номер той или иной бригады ОКПС. Все погоны и цифры были единого образца. Исключение составляли моряки Балтийской 1-й Санкт-Петербургской бригады ОКПС имени Императора Александра III. Они носили на погонах вензель «А III»: офицеры – вышитый серебряной нитью, матросы и нижние чины – нанесенный краской по трафарету.

Служба на флотилии ОКПС, в отличие от Императорского Военного флота, изначально не считалась престижной. На офицерских должностях обычно служили капитаны, переведенные из торгового флота. В 1899 году для изменения ситуации в подразделении флотилии стали планомерно направлять офицеров-добровольцев из Морского ведомства.

Любопытно, что форма моряков-пограничников некоторое время отличалась от всех прочих пуговицами. В октябре 1903 года для чинов крейсерской флотилии ОКПС были введены пуговицы «позолоченные, с орлом и помещенным под ним вертикально стоящим якорем». Позже их сменили пуговицы флотского образца – золотые, с двуглавым орлом, наложенным на два перекрещенных адмиралтейских якоря. Примечательно, что во флотилии ОКПС, так же как и на флоте, часть личного состава не имела права носить золотые пуговицы. К ней относились офицеры и нижние чины машинной и трюмной частей, а также офицеры береговых служб.

7 октября 1904 года вышло «Высочайше утвержденное описание обмундирования для морских офицеров пограничной стражи». Новая форма состояла из фуражки с тремя светло-зелеными кантами, двубортного мундира с шестью пуговицами (в два ряда), белого двубортного кителя (так называемый полотняник), черного сюртука, жилета, пальто и брюк навыпуск. Цвет сукна обмундирования офицеров был флотским – черным. Погоны и эполеты украшались светло-зеленым подбоем и выпушками. Кстати, до 1904 года часть офицеров флотилии носила кавалерийские чины пограничной стражи: корнет, ротмистр, подполковник. Позже были введены морские чины: мичман, капитан 2 ранга и т.д.

В 1907 году белый двубортный китель был заменен общефлотским белым однобортным. Для действий на берегу офицеры могли надевать походный однобортный китель цвета хаки. На тот же период приходится введение темно-серого пальто, полупальто-бушлата и двубортного мундира с восемью пуговицами. Некото-

рое время офицеры флотилии ОКПС получали кители черного цвета с зеленоватым оттенком, позже их заменили полностью черными. Парадный китель украшали зеленые нарукавные клапаны и выпушки. На воротнике и нарукавных клапанах размещались петлицы.

С переходом на общефлотский тип обмундирования происходят перемены в обеспечении офицеров холодным оружием и снаряжением. Прежде они носили шашки кавалерийского образца, принятые в ОКПС. С 1907 года офицеры получили сабли и кортики, принятые во флоте. Повседневное снаряжение стало черным, а револьверный шнур – серебряно-черным с оранжевыми нитями.

1913 год в истории флотилии ОКПС знаменателен появлением унтер-офицерской должности – кондуктора. Его форму отличали металлические эмблемы специальностей на воротнике мундира, шинели или бушлата. Позже знаки перекочевали на погоны. Воротники и обшлага мундиров кондукторов имели светло-зеленую окантовку.

К 1914 году форма одежды корабельного состава флотилии была четко систематизирована. Она подразделялась на береговую, десантную, повседневную, служебную и судовую. Однако в 1917 году Временное правительство лишило моряков-пограничников индивидуальности, приказав им переодеться в униформу флотского образца.

28 мая 1918 года при Наркомате по делам финансов была учреждена советская пограничная охрана, в состав которой входили и морские части, предназначенные для «охраны рыбаков и промышленников». Поначалу советские моряки-пограничники носили обычное флотское обмундирование, введенное Временным правительством. На фуражках командного состава располагалась кокарда в виде якоря, обрамленного колосьями, бескозырки нижних чинов украшали якорь без колосьев.

В ноябре 1918 года моряки получили кокарду в виде красной звезды с молотом и плугом. Встречались и звезды, наложенные на два перекрещенных якоря. Флотские краскомы получили кокарду в виде звезды, наложенной на якорь и обрамленной якорной цепью. Знаков различия не было, поскольку все звания упразднили в декабре 1917 года. К командному составу обращались по должности – «гражданин командир», «гражданин старпом», «гражданин боцман» и т.д.

Первая советская морская форма появилась у пограничников в 1921 году, когда они некоторое время входили в состав Военного ведомства. При этом в соответствии с «Уставом внутренней службы на судах флота» личный состав разделили на командный и некомандный. Первый должен был проходить подготовку в специализированных учебных заведениях, второй – в военно-морской школе. Командному составу полагались: черная суконная фуражка и белый полотняный чехол на нее, синий суконный и белый полотняный кители, черная тужурка с жилетом, белая рубашка, черный галстук, черные суконные и белые полотняные брюки, темно-серое суконное пальто, ботинки. В строю краскомы носили револьвер или саблю, вне строя – кортик. Некомандный состав получал: черную бескозырку с белым чехлом,



Унтер-офицер в парадной форме. 1902–1917 годы

Зимняя парадная форма офицера. 1907–1917 годы

Летняя парадная форма офицера. 1907–1917 годы

Зимняя парадная форма матроса. 1902–1909 годы



Летняя береговая форма моряков флотилии ОКПС. 1908–1917 годы

белую и синюю рубахи из парусины или синей нанки, бело-синюю тельняшку, черный двубортный суконный

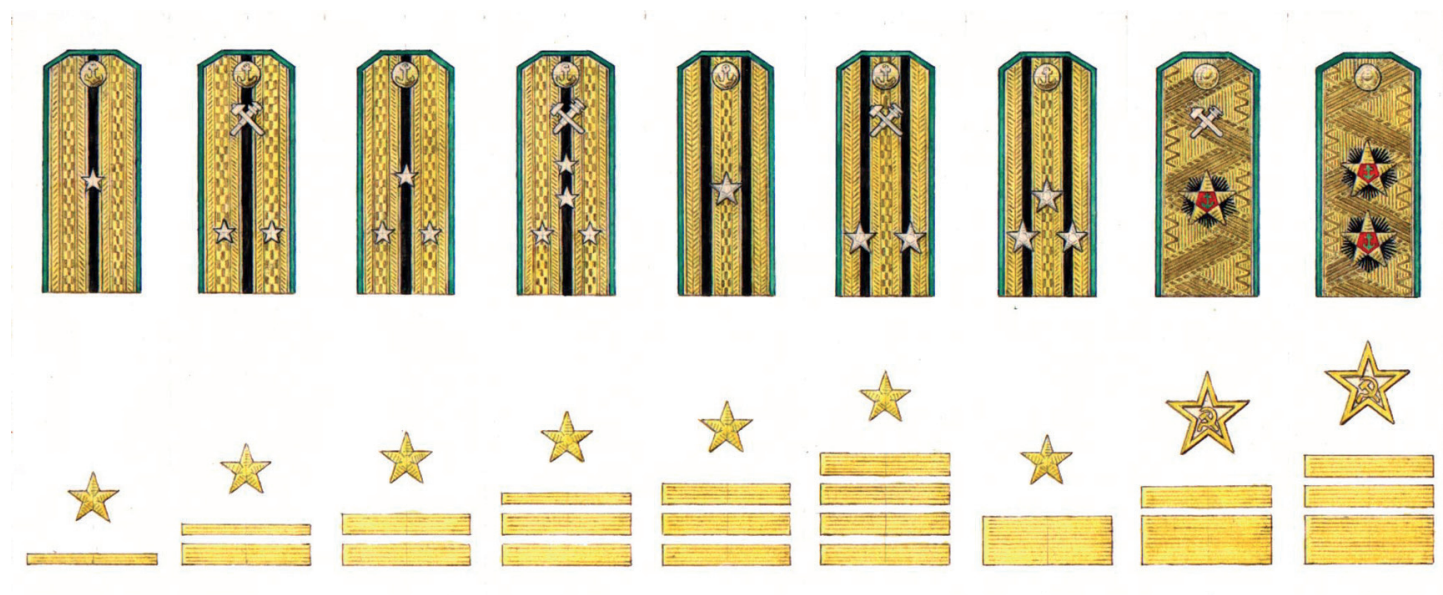
бушлат, черные и белые брюки, поясной ремень, ботинки. На бескозырках того времени носили черную

муаровую ленту с наименованием флотилии. Зимой все моряки-пограничники надевали ватные шапки из черного бобрика. На бляхе поясного ремня изображались два скрещенных якоря. Знаки различия были такими же, как в Красной армии.

Окончательно Морпогранохрана РСФСР сформировалась в 1922 году, после включения ее в состав Отдельного пограничного корпуса войск ГПУ. Поначалу были сформированы Северная, Балтийская, Черноморская, Каспийская и Амударьинская флотилии, а также отряд судов Чудского озера. Позднее пограничные корабли появились и на Дальнем Востоке.

Знаками различия комсостава служили нашивки на левом рукаве в виде полос красного цвета в золотой окантовке, над которыми крепилась красная звезда с золотой каймой. Позже окантовка полос стала серебряной. У комиссаров звезда имела больший размер, чем у командиров. Некомандный состав на левом рукаве носил эмблемы специальности (штаты), вышитые красным шелком на черном круге из сукна.

В мае 1923 года согласно приказу Реввоенсовета нашивки, служившие знаками различия, изменили цвет. Комсостав носил красные полосы, береговой и административный состав, инженеры-механики и инженеры-электрики – коричневые, гидрографы – темно-синие, гидроавиация – голубые, медперсонал – светло-синие.



Погоны и знаки различия образца 1943 года

16 апреля 1923 года полосы снова стали исключительно красными, как и на флоте. А с июля 1924 года военнослужащих морпогранохраны начали именовать краснофлотцами. Теперь они делились на рядовых, младший, средний, старший и высший комсостав.

6 января 1925 года вышел приказ РВС СССР № 6 с «Правилами ношения флотской одежды». Он предусматривал парадную, служебную и повседневную форму и десять ее разновидностей в зависимости от погодных условий. Были определены и новые нормы вещевого снабжения. Командному, политическому и административному составу полагались: темно-серое двубортное пальто с 12 металлическими пуговицами, черная суконная двубортная тужурка с шестью пуговицами, двумя боковыми и двумя нагрудными прорезными карманами, черный суконный жилет к тужурке, белая рубашка, черный галстук, синий диагональный китель с воротником-стойкой, пятью пуговицами, двумя боковыми и двумя нагрудными прорезными карманами, черные суконные и белые полотняные брюки, высокие сапоги, ботинки, черная суконная фуражка с шелковой лентой на околыше, белый чехол на фуражку, черная зимняя шапка с назатыльником и козырьком. Младшему комсоставу и рядовым краснофлотцам выдавались: черная однобортная шинель с шестью пуговицами, двубортный суконный бушлат с 12 пуговицами и двумя боковыми карманами, темно-синяя фланелевая или суконная рубаша с отложным воротником и манжетами, форменная белая полотняная рубаша с синим воротником и манжетами, черные суконные и белые полотняные брюки, парусиновое рабочее платье с нашивным нагрудным карманом, синее нанковое рабочее платье с воротником-стойкой, боковыми и нагрудными карманами, тельняшка в белую и синюю полоску, черный поясной ремень, высокие сапоги, ботинки, бескозырка и зимняя шапка.

6 апреля 1925 года приказом ОГПУ были введены новые знаки различия, указывающие не на должность, а на категорию комсостава в соответствии с «Положением о прохождении военной службы в Военном



Погоны и знаки различия образца 1943 года

ведомстве». Они представляли собой галунные нашивки в виде полос с окантовкой, располагавшиеся на обоих рукавах всех видов форменной одежды. У командиров и комиссаров плавсостава полосы окантовывались золотой полосой, у прочих – сере-

бристой. Над полосами размещалась красная звезда, получившая в морпогранохране зеленую окантовку. На ленточках бескозырок появилась надпись «Погранфлотилия».

В апреле 1926 года главные старшины (а позже – и все сверх-



Зимняя походная форма № 4 на берегу. Капитан-лейтенант. 1934–1936 годы.

Зимняя походная форма № 5 на берегу. Красноармеец. 1934–1936 годы.

Зимняя повседневная форма № 5. Старший группы трюмных сверхсрочной службы. 1934–1935 годы.

срочники) получили знак различия в виде золотой окантовки вокруг нарукавного знака – штата. В ноябре на бескозырках стали писать «Морпогранохрана ОГПУ», иногда – «Пограничный флот». Для начальствующего состава было введено темно-синее непромокаемое пальто, а спустя год – темно-серое.

В 1934 году вышли «Правила ношения формы одежды младшим, начальствующим и рядовым составом флота», разделившие форму на повседневную и походную. Повседневная летняя форма включала: фуражку или бескозырку с белым чехлом, форменную или фланелевую рубашу, тельняшку, белые или черные брюки, поясной ремень, ботинки и бушлат. Повседневная зимняя предусматривала: фуражку, бескозырку либо шапку-ушанку, фланелевую рубашу, черные суконные брюки, шинель, суконный галстук, ботинки, поясной ремень, черные перчатки. Походная форма на корабле была схожа с повседневной. При действиях на берегу матросы в дополнение к походной форме могли получить сапоги вместо ботинок, противогазную сумку и снаряжение для стрелкового и холодного оружия.

В зависимости от температуры наружного воздуха моряки-пограничники одевались следующим образом:

+25°C и выше – форма № 1 (белая фуражка или бескозырка, форменная рубаша, тельняшка, белые брюки, поясной ремень, белые ботинки);

от +20 до +25°C – форма № 2 (белая фуражка или бескозырка, форменная рубаша, тельняшка, черные брюки, поясной ремень, черные ботинки);

от +15 до +20°C – форма № 3 (черная фуражка или бескозырка, форменная рубаша, тельняшка, черные брюки, поясной ремень, черные ботинки);

от +10 до +15°C – форма № 4 (черная фуражка или бескозырка, форменная рубаша, тельняшка, черные брюки, поясной ремень, черные ботинки);

от 0 до +10°C – форма № 5 (черная фуражка или бескозырка, форменная рубаша, тельняшка, черные брюки, поясной ремень, черные ботинки, бушлат и галстук);

от 0 до –6°C – форма № 6 (черная фуражка или бескозырка, форменная

рубаша, тельняшка, черные брюки, поясной ремень, черные ботинки, шинель, перчатки);

от –6 до –10°C – форма № 7 (шапка, форменная рубаша, тельняшка, черные брюки, поясной ремень, черные ботинки, шинель);

от –10°C и ниже – форма № 8 (то же, что форма № 7, но на шапке разрешалось опускать назатыльник).

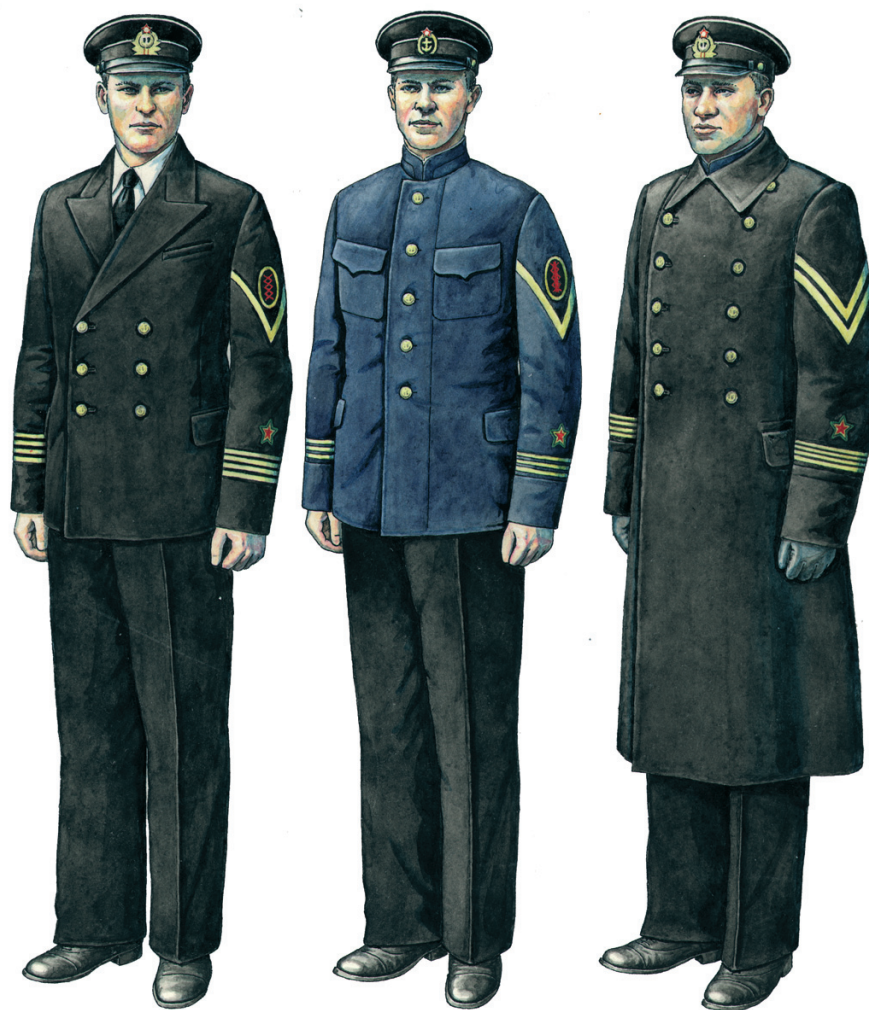
В военное время формы № 1 и № 2 отменялись.

Осенью 1935 года для командно-начальствующего состава, сверхсрочников и младшего состава Морпогранохраны НКВД были введены персональные военные и специальные звания. Знаками различия, как и прежде, служили нарукавные знаки из галуновой ткани – нашивки. Они крепились на рукава форменной одежды на расстоянии 0,75 см от верхней строчки обшлаг. Форма и размеры нашивок в целом совпадали с теми, что были приняты

в советском ВМФ. Командный, военно-политический и военно-технический состав носил золотистые нашивки. Военнослужащим военно-хозяйственных, административных, береговых, военно-медицинских подразделений полагались серебряные. Между нашивками сохранялся просвет шириной 0,5 см. Его цвет определял род службы начсостава: командный и военно-хозяйственный имели просветы цвета обмундирования, военно-политический – красные, военно-технический – малиновые, военно-медицинский – зеленые.

Появилась и офицерская кокарда нового образца: адмиралтейский якорь на черном круге, обрамленном лавровым венком. Над якорем сияла красная звезда. ■

Рисунки В. КУЛИКОВА
Продолжение следует



Моряки Морпогранохраны НКВД СССР в форме образца 1940 года