

солдат – снимать и крепить тяжелые детали. Неделю я провозился с заменой двигателя, вникая попутно в его устройство. По окончании работ Корж внимательно проверил результат моих трудов, нашел всего одну ошибку и торжественно объявил:

– Зачет сдан!

Так я стал полноправным инженером ТЭЧ. Моим участком работы была группа СВД – самолеты, вертолеты и двигатели. В просторечии нас называли «маслопупами».

Через полгода, вникнув в процесс ремонта летательных аппаратов полка, я решил заняться его рационализацией. Мне не нравилось отсутствие технологических графиков работы, характерных для ракетчиков. Эти графики предусматривали, что каждый специалист выполняет конкретные задачи, поэтому строго отвечает за качество результата. В ТЭЧ такого порядка не было. Получалось, что сегодня техник (как правило, солдат-срочник) работает на одном участке, завтра – на другом. Ремонт из-за этого затягивается, качество его ухудшается. Я разработал графики выполнения операций, каждый подчиненный получил узкую специализацию: двигателист, смазчик, планерист и т.д. Кроме того, я определил порядок использования инструментов и запчастей.

Результат не заставил себя ждать! Прежде элита ТЭЧ – радисты и электрики – над нами посмеивалась: мол, они все давно сделали, а группа СВД возится. И вдруг «маслопупы» стали заканчивать свою работу раньше всех, причем выполняли ее очень качественно. Еще я ввел для подчиненных требования к определению классности, немного отличные от официальных. Третий класс предусматривал выполнение строго определенной работы. Вторым класс – работу на своем и, при необходимости, соседнем участке. Первый класс означал, что специалист одинаково хорошо работает и за себя, и за соседа.

Мне также удалось привить подчиненным интерес к тому делу, которым занимался каждый из них. Раньше они знали, что если выполнят работу в срок, их заставят делать что-нибудь еще, поэтому особо не торопились. Теперь же, напротив, они старались делать все быстро и

качественно, иногда не оставались дома даже будучи больными. Все потому, что считали себя незаменимыми.

Этим дело не ограничилось. Стремление к рационализаторству постоянно заставляло меня придумывать что-то новое. Был случай, когда я на глазах всего полка поспорил с инженером эскадрильи майором Шмаковым, что я сменю жидкость в шасси вертолета «Ми-8» не за день, как обычно, а за... 20 минут! Он мне, молодому лейтенанту, понятное дело, не поверил. Операция эта отличалась сложностью: вертолет поднимали на подъемнике, переднюю ногу шасси отстыковывали, переворачивали, сливали жидкость... Но у меня к тому времени была готова очередная рационализаторская разработка: в ногу шасси вставлялась специальная трубка, через заправочный штуцер по ней подавалось давление, вытеснявшее жидкость. Затем, также под давлением, новая жидкость закачивалась внутрь. На три шасси уходило 20 минут.

Спор я выиграл. Вскоре весть о новом способе замены жидкости в шасси дошла до завода-изготовителя. Приехав в полк, его представители вцепились в мою «рацуху» – отдай! Я отдал. За рацпредложение в армии полагалась премия в 10 рублей. А вот на предприятии, по слухам, изобретение оценили в гораздо большую сумму. Ну да мне не жалко!

В конце 70-х я досрочно получил звание капитана. Моя группа работала как хорошо отлаженный механизм, все задуманное получалось. Казалось бы, теперь можно успокоиться. Но мне хотелось побывать в новых местах, набраться новых впечатлений. Служба в пограничных войсках как никакая другая позволяла реализовать эти желания! Вскоре в ответ на мой рапорт пришло предложение о переводе к новому месту службы – в Воркуту, начальником ТЭЧ.

НА СЕВЕРЕ

За день до вылета в Воркуту я позвонил тамошним ребятам:

– Какая там у вас температура воздуха?

– Плюс тридцать.

В Алма-Ате – тридцать и в Воркуте – тридцать. Замечательно. Но когда мы приземлились, только ахнули – шел снег! Это было 11 августа. Мы с женой и детьми были одеты полетному. Я встречавшим меня сослуживцам высказал возмущение:

– Почему вы сказали, что в Воркуте плюс тридцать, когда снег идет!

Выяснилось, что когда я позвонил, действительно была жара. Но погода в Заполярье переменчива. Сегодня – плюс тридцать, завтра – почти ноль. А уж зимой!.. Привыкнуть к местным особенностям было непросто. Но самым неприятным испытанием оказалась не погода, а комары. Таких чудовищ я не видел



Ангар позволял обслуживать большие самолеты, такие как «Ил-18»

больше нигде! За километр слышно, как комар «заходит на посадку». Идешь на рыбалку – бутылку мази от комаров истратишь. Сваришь уху – полкотелка будет заполнено крылатой нечистью...

Устроившись кое-как на новом месте, я прибыл на аэродром. Пограничники делили его с гражданским флотом – у них были небольшой кусок бетонки и двухэтажное здание ТЭЧ. Главная проблема заключалась в отсутствии ангара. В условиях, когда на улице минус сорок, махать ключами крайне некомфортно. Поэтому первым делом приступили к строительству ангара, благо энтузиазма у окружающих хватало.

Это потребовало от меня не только инженерных, но и организаторских способностей. Я подобрал в полку мастеровых, составил проект. Принялся искать материалы для строительства. Это оказалось не самой легкой задачей, так как строить пришлось так называемым хозспособом – что нашел, то и твое. Первым делом договорился со стоявшим неподалеку бетонным заводом о поставке бетона. Он нам достался бесплатно – в порядке шефской помощи. Из бетона мы отлили основу будущего здания. Затем я пошел к местным строителям за кирпичом. Но мастер на мою просьбу ответил:

– Это совершенно невозможно! Лишнего кирпича нет.

Потом он решил схитрить и сказал мне:

– Нам скоро нужно будет сдавать объект. Территория вокруг должна быть очищена от строительного мусора. Вот приезжайте-ка вы со своими солдатами. Все, что уберете на объекте, – ваше.

На том и порешили. Мы прибыли на стройку и стали вывозить битый кирпич, остатки арматуры и прочее. Вывезли один самосвал, второй... Тут мастер подходит ко мне:

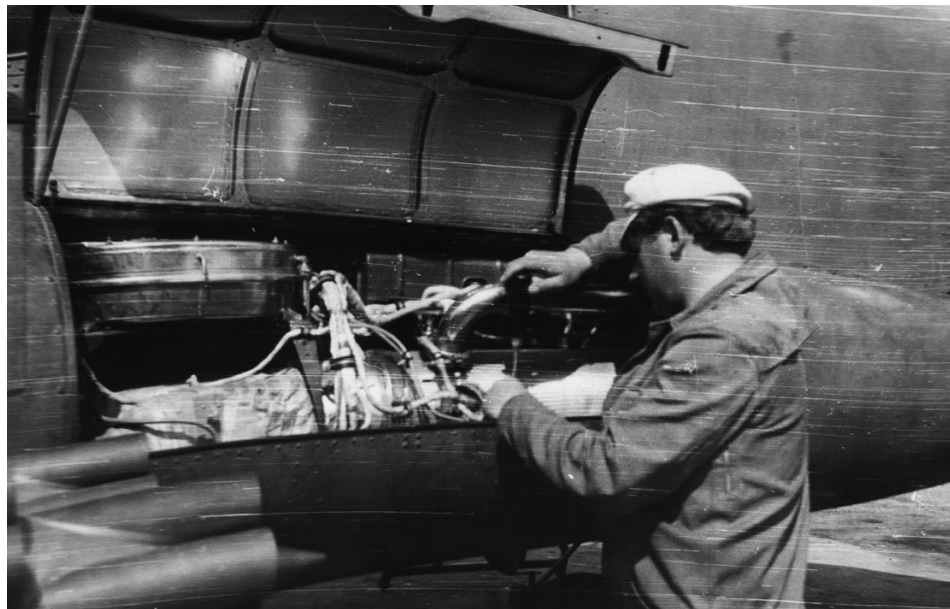
– Слишком много берете.

Я отвечаю:

– Уговор дороже денег!

В результате вывезли мы четыре самосвала, груженных кирпичом. Этого хватило с избытком.

Ангар я задумал высоким – чтобы полностью входил вертолет «Ми-8» и была возможность обслуживать большие самолеты, такие как «Ил-18». Причем согласно проекту крылья и хвост должны были оставаться



Ремонт вертолета «Ми-8»

снаружи, а двигатели и кабина, где работают техники, – в теплом ангаре. Задумка хорошая, но как соорудить такую здоровенную крышу без крана? Решение пришло в виде снега, благо в Воркуте этого добра навалом! К ангару подогнали шнекороторную установку, что обычно чистит аэродром, и засыпали снегом. С горкой. А затем на этой самой горке соорудили крышу. Когда же крыша была готова, снизу, через ворота ангара, заехал бульдозер и снег весь выгреб. Так у полка появился отличный ангар! На этом строительство не закончилось. Постепенно аэродром совершенствовался. На все стоянки было подано электричество, появились громкоговорящая связь и помещения для экипажей, оборудованные электропечками.

Следующим шагом стала борьба с отказами техники. В условиях Заполярья на проводах скапливался конденсат, влага выводила из строя контакты. Я предложил каждую стоянку оборудовать рукавами с теплым воздухом. За 20 минут до вылета каждая машина как следует прогревалась. Более того, при подготовке вертолета к вылету техники снимали центральную потолочную панель и прогревали провода. По проводам тепло шло внутрь приборов – к контактам. Отказы прекратились.

Вертолеты и самолеты Воркутинского полка летали по всему Северу – снабжали пограничные посты и заставы, контролировали Северный

морской путь. Добирались до самых удаленных уголков, от Канина Носа до Певека. В полку была разработана методика для полетов до Земли Франца Иосифа. Сначала пролетал «Ан-26», сбрасывавший над островами по маршруту следования бочки с топливом. Затем следовал вертолет. Садился около бочек, заправлялся и летел дальше.

Такие дальние полеты были очень трудны для экипажей. На «точках» пограничные вертолеты часто использовали площадки гражданского воздушного флота. Понятное дело, ГВФ обеспечивал их по «остаточному» принципу – ни питания нормального, ни обогрева. Мне пришла в голову идея сделать пограничные борты полностью автономными.

Я знал, что когда-то существовал арктический вариант самолета «Ил-14» – с печками и генераторами электричества на борту. Решили оборудовать наши вертолеты по тому же принципу. В качестве генератора мне понадобились компактные двигатели. Железнодорожники по моей просьбе передали полку несколько двигателей УД-25, от дрезин. Двигатели и 20-литровые топливные баки к ним были установлены в кормовой части вертолетов. Там же разместились печка, электроплитка и электрокипятильник. В результате вертолеты полка перестали зависеть от местного электропитания, экипажи сами могли приготовить себе еду, а главное – машины на «точках»



Занятия с личным составом

не остывали, что снижало опасность технических отказов.

Усовершенствованные пограничные вертолеты поначалу вызывали у всех удивление: прилетает машина на «точку», а из нее никто не выходит. Только штурман сходит на авиационный диспетчерский пункт документы подписать – и все, остальные внутри сидят. И что-то там, внутри, жужжит, жарится-парится...

В бытность инженером Воркутинского авиаполка мне довелось приложить немало усилий к обеспечению безопасности полетов. В Арктике были места, где на сотни километров вокруг отсутствовала связь. Иногда экипажи пропадали из эфира на пять-шесть часов, тогда как в обычных условиях уже через полчаса после потери связи положено было начинать поиски. Здесь же все понимали: экипаж может рассчитывать только на свой опыт. Поэтому на каждую машину полка по моему распоряжению были установлены астрокомпасы. Они особенно выручали во время полетов над океаном, где вообще нет ориентиров.

Добавляла хлопот непредсказуемая погода. Бывало, что из-за сильного ветра вертолет в воздухе едва двигался вперед. Командиру приходилось решать, вернуться или же продолжить полет. От этого решения зависело не только выполнение задания, но зачастую и жизнь экипажа! Поначалу нас часто выручали ста-

ренькие «Ил-14». Надежные, неприхотливые, эти машины висели в небе часами. Один такой самолет был оборудован 16 топливными баками и мог находиться в воздухе до 15 часов! Примечательно, что та машина имела люксовую отделку: карельская береза, хром. Видимо, раньше этот «Ил-14» входил в отряд правительственной авиации, за что его прозвали «бериевским».

Со временем «Ил-14» пошли под списание. У нас на вооружении остались только три «Ан-24». Причем все три – разных модификаций, запчасти от одного самолета не подходили к другому. Мы стали просить у начальства новый «Ан-26», хотя бы один. Эта машина была на порядок лучше «Ан-24». Помню, как однажды к нам в полк приехал генерал. Целый день мы по очереди уговаривали его дать нам новую машину. Сначала я, затем замполет, потом опять я, перед отлетом – командир части. В результате добились-таки своего – получили сразу три самолета.

ПОД НЕБОМ АФГАНИСТАНА

В 1982 году началась новая страница моей биографии. Я был переведен в Москву, в отдел, отвечавший за безопасность полетов. В то время меня и моих коллег постоянно посылали в Среднеазиатский пограничный округ. Там мы следили за соблюдением регламентов, помогали

организовывать работу на местах. Срок командировки для офицеров не должен был превышать 45 суток. На деле это выглядело так: прилетаешь домой, меняешь грязную одежду на чистую, получаешь новое командировочное удостоверение – и назад, на границу с ДРА.

В какой-то момент случилась очередная неприятность – в ходе боевых действий были отмечены отказы при стрельбе неуправляемыми авиационными снарядами – НУРСами. Однажды они «не сошли», залипли внутри пусковых блоков и взорвались! Отсутствие жертв и потерянных машин можно списать лишь на везение. Из Москвы прилетела большая комиссия, которая пришла к выводу, что в отказах виноваты аэродромные службы пограничных авиаполков – мол, перед снаряжением в пусковые блоки с НУРСов не удаляют консервацию. Было решено разобраться в ситуации на совещании в столице. По сути, речь шла о публичной порке. Специалист по вооружению отказался ехать, чтобы не позориться. Отправили меня, как самого молодого офицера. Я тогда был майором. Хотя к вооружению я отношения не имел.

Прибыл в КБ Миля на совещание. Там собрались военпреды, ведущие инженеры, много людей в форме с большими звездами. Главный конструктор сидел во главе стола, да так, что он нас всех видел, а мы его – нет. Только кожаный пиджак выглядывал из тени. Я тогда, кстати, впервые увидел такую сверхмодную вещь, как кожаный пиджак! Я же был одет в скромный гражданский костюмчик и вел себя скромно, ожидая получить в свой адрес массу нелепых высказываний. Так и случилось – первым делом один полковник из ВВС отчитал меня:

– Почему это вы, майор, в гражданке?

– Потому что я не из ВВС, а из КГБ. Нам так ходить положено.

Потом началось! Каждый из присутствующих вылил на меня ушат грязи: мол, вы, военные, за техникой следить не умеете, ничего сложнее кувалды вам доверить нельзя... Когда все высказались, генеральный конструктор предприятия предложил послушать обвиняемую сторону, то есть меня. Я понял, что пощады ждать нечего, поэтому решил отвечать строптиво и напрямик:

– А знаете, те нарушения, о которых вы упомянули, действительно имеются. Более того, мы нарушаем гораздо больше, чем вы можете предположить! Мы заправляем вертолеты «на ходу», не выключая двигателей, что запрещено. С включенными же двигателями мы снаряжаем борты ракетами, что категорически запрещено. Но где это происходит? «За речкой», в абсолютно непригодных условиях, зачастую под огнем противника. В 200–300 м от нас идет бой, а мы снаряжаем машину!

Смотрю – «кожаные пиджаки» и «большие звезды» притихли. Тогда я решил дожать:

– Нам ваше оружие не особо-то и нужно! Неудачное оно! Вон автомат Калашникова в любой пыли работает. И пистолет Макарова работает. А здесь – расконсервируй, законсервируй, выставь мишени, повесь флажки... Целая эпопея! А бой-то идет, наши солдаты на земле надеются на поддержку, пока мы все положенные регламенты соблюдаем. Давайте-ка ваши представители поедут со мной в Афганистан и покажут, как правильно нужно снаряжать и обслуживать это оружие непосредственно под огнем душманов.

Выпалил я все это и замолчал. Воцарилось долгое молчание. Генеральный конструктор вышел из тени, походил туда-сюда по кабинету и наконец сказал:

– А знаете, майор прав! Не нужно наше оружие в боевых условиях, поэтому вот вы, вы и вы, – указывает на нескольких особенно ретивых крикунов, – поедете с майором в Афганистан.

Что тут началось! Все отказываются ехать, перекалывают ответственность друг на друга. Тогда генеральный говорит:

– Вы, товарищ майор, отправляйтесь на моей машине на аэродром, а мы тут все будем сидеть до тех пор, пока не придумаем, как устранить проблему.

Одним из направлений работы моего отдела было расследование летных происшествий. Во время войны в Афганистане таких случилось немало. Особо запомнилось ЧП в Душанбинском авиаполку. Там прямо на взлетной площадке аэродрома разбился и сгорел «Ми-8» МТ. Машина была новехонькой – что же

с ней случилось? Стали выяснять обстоятельства катастрофы. Оказывается, в тот день в полк приехала комиссия из округа. Ее представители объявили тревогу. Летчикам требовалось добежать до своих машин, подготовить технику к взлету, запустить двигатели, не поднимаясь в воздух, и доложить о готовности диспетчеру. Вроде все просто. Но тогда почему машина взлетела? И почему пилоты не сумели ее посадить?

В составе комиссии я прибыл на место катастрофы. На месте машины – одно огромное черное пятно. Уцелели только колокольная шестерня и редукторы. По словам очевидцев, во время учебной тревоги машина приподнялась, сделала небольшой круг, врезалась в землю и вспыхнула. Тут же отдельные начальники предложили мне основную версию – виноват завод, недоделавший машину. Но у нашей комиссии была другая версия: экипаж допустил ошибку при проверке гидросистемы вертолета и к тому же не был пристегнут. На последнее указывало то, что во время падения центробежная сила вышвырнула членов экипажа из кабины: сначала на бетонку вылетел борттехник, затем – правый пилот, за ним – левый...

Исследование обломков ничего не дало. Приборы объективного контроля тоже были уничтожены. Правда, когда машина уже горела, один из солдат успел выхватить из огня небольшой кусок пленки борто-

вого самописца. Надежд на этот кусок целлулоида было мало, и все же я внимательно изучил его. Он подтвердил изначальные предположения комиссии.

Для начала я обратился к специалистам из КГБ. Они осмотрели пленку и сказали: «На ней что-то есть». Но проявлять ее сами отказались – слишком мало было шансов на успех. Тогда я отправился в Люберцы. Там размещался авиационный НИИ. Привезенная мною пленка, похожая на ту, что использовалась в фотоаппаратах, только без перфорации, побывала в огне, на солнце. Что там могло сохраниться?! Но я надеялся.

В НИИ пленку взяли в работу. Сказали:

– У нас есть специалист, который занимается проявкой фотопленки чуть ли не с момента создания фотоаппарата. Он сейчас на пенсии, но ради такого случая мы его попросим выйти на работу.

И этот корифей фотодела сумел проявить поврежденную пленку! Мои надежды оправдались. Данные с пленки показали, что у машины были отключены обе гидросистемы.

Постепенно картина стала складываться. Летчики из погибшего экипажа, услышав сигнал тревоги, кинулись к вертолету. При этом они по рассеянности забыли ключ от машины. За ним отправили прапорщика – бортмеханика из состава экипажа. Из-за этого он, слава Богу, остался жив. Добежав до вертолета, экипаж



В Душанбинском авиаполку

занял свои места, но при этом не пристегнулся. Это впоследствии сыграло роковую роль. Летчики много говорили не по делу, отвлекаясь от происходящего. А происходило вот что. Экипаж проверил оборудование, поочередно нажав необходимые тумблеры и кнопки, а затем отключив их. Кроме одной кнопки – той, что блокирует гидросистемы вертолета, основную и резервную. При этом лопасти винта вертолета, стремясь прийти в равновесие, устанавливались на положительный угол атаки. При включенных гидросистемах этого не произошло бы. А так на винте появилась тяга, и он потащил машину в воздух.

Бортмеханик уже возвращался с ключом, когда увидел, что машина висит в воздухе, при этом странно раскачиваясь вверх-вниз. В этот момент внутри вертолета шла борьба за жизнь. Пилоты висели на ручках управления, стремясь опустить машину. Но без гидросистем для этого требуется большое усилие. А его не удавалось создать, поскольку пилоты не пристегнулись. Им попросту не во что было упереться! Более того, центробежная сила буквально вышвырнула экипаж из кабины на бетон, после чего машина упала и вспыхнула.

Расследование катастрофы «Ми-8» подходило к завершению, когда я отправился на местный базар купить бритву и подарки родным. Но возвращение пришлось отложить – прямо с рынка представители местного командования увезли меня в управление. Оказывается, в Московском погранотряде разбился «Ми-26».

Это случилось утром, когда весь отряд находился на плацу, на построении. У огромной машины вдруг отказал хвостовой винт, она начала стремительно падать. Хорошо, что машиной управлял экипаж пилота Помыткина, уже побывавшего в подобной переделке. Он сумел увести вертолет за территорию отряда, где тот рухнул на землю. Один член экипажа тогда погиб.

В составе комиссии я отправился в Московский отряд. Вертолет «Ми-26» на тот момент был абсолютно новой машиной, еще не поступившей в серийное производство. Разбившуюся летную единицу, первую в Союзе принятую на вооружение, собирали вручную. Этот образец стоил в

два раза дороже серийной модели. Вертолет поступил в Душанбинский авиаполк в 1983 году и длительное время проходил всесторонние испытания.

И в этот раз интуиция меня не обманула. Уже в начале расследования стало ясно, что редуктор хвостового винта рассоединился с тягой основного редуктора ВР-26. К расследованию подключили представителей завода-изготовителя и КБ Миля, а также летающую лабораторию ВВС. Приехал главный инженер завода с рабочими. Он предложил отвезти редуктор упавшего вертолета в Москву. Нашей комиссии такой вариант не подходил. А вдруг по пути он упадет в пропасть? Или кто-то на заводе подкинет недостающую деталь? Я настоял, чтобы редуктор оставался в поселке Московский. Более того, попросил генерала Вертелко, возглавившего комиссию по расследованию катастрофы, выставить оцепление вокруг злосчастного редуктора.

Члены комиссии предположили, что катастрофа могла произойти из-за отсутствия в редукторе двух стопорных колец. Без колец вал редуктора от вибрации стал постепенно выходить из зацепления с шестеренками. Процесс был долгим. Но когда вал окончательно вышел из зацепления, огромная машина рухнула. Для подтверждения гипотезы редуктор полностью разобрали представители завода. Рядом с редуктором постоянно находился ответственный офицер. «Для чистоты эксперимента» он заставлял рабочих закатывать рукава и даже снимать часы, чтобы в руках не оказалось лишнего.

Детали разобранного редуктора разложили в огромном корыте с маслом. Участники комиссии по расследованию катастрофы выстроились вокруг. Офицер-охранник по очереди вызывал членов комиссии, чтобы те лично могли убедиться в отсутствии недостающих колец. Наконец очередь дошла до главного инженера завода. Тот отказался шарить в ванне с маслом и сказал своему заму:

– Я и так знаю, что их (колец. – Прим. авт.) там нет. Я не пойду позориться...

По результатам расследования я написал многостраничное заклю-

чение, в котором указывал на различные недостатки новой машины. Особенно отметил, что недопустимо перевозить в «Ми-26» большое количество личного состава, поскольку при падении стенки грузовой кабины не выдерживают массы многотонных двигателей, расположенных над ней. Конструкторы же мечтали впахнуть в «Ми-26» вторую палубу, чтобы перевозить сразу до 300 человек! Страшно предположить, какие могли быть последствия в случае нештатной посадки.

ПО СЛЕДАМ КАТАСТРОФ

В дальнейшем мне пришлось расследовать катастрофы и аварии почти всех летательных аппаратов пограничных войск КГБ СССР. Разумеется, львиная доля их была связана с войной в Афганистане. Часто расследование приходилось вести с риском для жизни. Как-то разбился очередной вертолет. Я сразу предположил, что виной было не боевое поражение, а лихачество пилотов. Машина летела на сверхмалой высоте, зацепилась за землю и рухнула плашмя. При этом пусковые блоки были полностью снаряжены боекомплектом – неуправляемыми снарядами. Не то что исследовать – подходить к машине было опасно! Но делать нечего. Я взял с собой минеров, стали думать, как действовать. Старший минер оказался довольно ленивым. Снял несколько снарядов и подорвал их толовой шашкой. Получилась приличная яма. Туда сложили оставшиеся НУРСы – 192 снаряда. В ту же яму минер покидал весь оставшийся тол. Я предложил ему присыпать яму, но он ответил, что в этом нет необходимости.

Подорвали снаряды. Что тут началось! От взрыва они разлетелись во все стороны. Какие-то переломились пополам, в других произошел запуск ракетных двигателей. Одна ракета поползла по земле в сторону нашего «ГАЗ-66». Мы побежали – она за нами, роет песок! Мы в другую сторону – ракета не отстаёт, как на магнитенная! Слава Богу, в 5–6 м от машины она окончательно зарылась в песок и замерла, не взорвавшись.

Пришлось заново собирать неразорвавшиеся снаряды в яму. Когда все было готово, оказалось, что подрывать нечем – минер все шашки уже использовал. Я приказал слить

керосин из разбитого вертолета и поджечь. Затем часа два сидели, ждали, пока все это взорвется. И еще час – на всякий случай.

Вообще, работа в Афганистане нередко была связана с риском для жизни. Помнится, прилетели с коммисией в ДРА – упавший вертолет «размазало» на 400 м! Приземляемся на месте катастрофы, а там не-подалеку бой идет. Комиссию встречает лейтенант:

– Сколько вам нужно времени для расследования?

Отвечаю:

– По приказу положено 15 дней.

– 15 дней не смогу – душманы атакуют. Могу продержаться максимум два часа. Берите танк и приступайте.

Сел я в танк и поехал вдоль места катастрофы. По пути отмечал расположение деталей разбившейся машины, но главное – засечки от винта, то есть те места, где его лопасти бились о землю. Как охотник по следам определяет поведение зверя, так и специалист по катастрофам по этим самым засечкам может понять, с какой скоростью падала машина, под каким углом, в каком режиме работал двигатель... Большое значение также имеет вид лопастей разбившейся машины, их загиб, а также множество других неуловимых для постороннего деталей, позволяющих безошибочно определять, как, когда и почему произошла авиакатастрофа.

Искусству следствия (иначе не скажешь) я обучался постепенно. Ведь школы следователей, специализирующихся на авиакатастрофах, не существует. Это узкий круг специалистов высочайшего класса. Мы иногда встречались, обменивались опытом. Но первостепенное значение имели личная практика, глубокие теоретические знания, а также чутье, интуиция.

Зная, в какой последовательности происходит разрушение летательных аппаратов, я словно отматывал время назад. Компьютеров для образного моделирования не было, приходилось все рассчитывать на бумаге и в собственной голове.

Как-то в Афганистане был потерян «Ми-24». Почти сразу я предположил, что засорилось техническое отверстие в одном из блоков агрегатов. Рассверлили – и точно, именно в

указанном месте обнаружили засор. Совсем небольшой, но из-за него потеряли машину.

Хотя, конечно, главная причина большинства катастроф – не технические проблемы, а безалаберность экипажа и обслуживающего персонала, беспечность и пренебрежение нормами безопасности. В подтверждение этого приведу еще один случай, который я расследовал во время войны в Афганистане.

Один из экипажей вылетел с аэродрома в Марах на санзадание и «за речкой» пропал. Нашли место падения. А там – одни мелкие осколки, величиной не больше ладони. Понятно, вертолет при падении взорвался. Но при осмотре места падения нашли целехонькую бутылку шампанского. Закупоренную!

Выясняю, что происходило накануне. Оказывается, была пьянка. Вертолет заправили кое-как. Ему элементарно не хватило топлива – падал он с пустыми баками. А в этом случае взрыв происходит страшный – хуже взрыва артиллерийского снаряда. В подтверждение своей гипотезы я провел ряд экспериментов. Мы высчитывали, сколько машина пролетела, с какой скоростью, когда закончилось топливо, какое расстояние она прошла с сухими баками, с какой высоты упала... А ту самую бутылку шампанского я оставил на месте гибели экипажа. Как напоминание. Долго еще та бутылка стояла целой. Лишь через три года ее содержимое исчезло. Может, от времени пробку выбило, а может, местные чабаны выпили.

Из-за пренебрежения нормами безопасности печально завершались полеты не только на войне, но и во вполне мирной обстановке. Мне пришлось расследовать катастрофу под Одессой. Из Афганистана прибыл экипаж – боевые летчики. Однако незадолго до вылета все они сдали политподготовку на двойки. Несмотря на это, экипаж привлекли для показательных полетов. Полет-то простой, на три минуты. Нужно было взлететь с нарядом пограничников и собакой с аэродрома «Пионерский», что под Одессой, пролететь над Куяльницким лиманом до учебной заставы и там произвести десантирование наряда. Летчики решили показать класс – пролететь низко над водой, затем резко взмыть

над берегом и эффектно произвести высадку.

Как назло, в тот день поверхность озера была идеально гладкой. Полет над такой поверхностью имеет свои особенности: из-за отсутствия ряби на воде пилот не всегда способен точно определить высоту. Вода и небо словно сливаются. Здесь на первый план выходят приборы. Но барометрический высотомер настроен на тот аэродром, с которого взлетает экипаж. Остается радиовысотомер, который прогревается две минуты, но его не включили. Получилось так, что экипаж летел, полагаясь на обычный высотомер, который показывал высоту в 50 м. В какой-то момент бортмеханик (он выжил) взглянул вниз – вода была прямо под брюхом машины! Но экипаж сидел спокойно, и бортмеханик решил, что так и положено, ничего говорить не стал.

На всей скорости вертолет ударился об воду. Ничего страшнее такого удара я за свою практику не видел. Машина мгновенно разрушилась до десятого шпангоута. Когда я разбирал собственноручно столкновение с водой, то поразились тому, как переменчива бывает судьба. Сидевших в грузовой кабине в одной позе вода вынесла через снесенные задние створки наружу, сидевших в другой позе размазало о шпангоуты.

Бортмеханик, за спиной которого находилась кабина пилотов, запомнил, как в момент удара его швырнуло к задним створкам. А за мгновение до этого мимо вылетел бортинженер. Техник позже рассказывал, что даже успел увидеть перед собой ботинки инженера, который ударился о задние створки, проломил обшивку и погиб. Самое поразительное, что летевший следом борттехник «вписался» в отверстие, пробитое телом инженера, и целехонький вылетел наружу! Только немного ногу поцарапал.

Прибывшие на помощь спасатели увидели мрачную картину. Разбитый вертолет в воде. На месте катастрофы еще долго плавала собака – искала погибшего хозяина – проводника.

Для уточнения причины катастрофы мне нужен был вертолет. Его предстояло достать из воды. Вызвали военных водолазов. Но те проработали недолго – дело было зимой, и от холода у них перемерзли

регуляторы. Один отказался лезть в воду, его отправили на гауптвахту за невыполнение приказа.

По моему запросу на Куяльник прислали несколько понтонов. На них мы установили кран и начали подъем. День промучились – поднять не смогли, вертолет прилипал к поверхности. На ночь работы свернули. Приходим с утра – нет ни понтонов, ни крана! Что за чертовщина? Оказалось, ветром понтоны сорвало с якорей и унесло за островок неподалеку.

Вернули понтоны и возобновили работу. Опять та же история – вертолет почти выходит из воды, а оторвать не можем. Тут один молодой лейтенант – командир понтонеров – подплыл сбоку на катерке, ударил по вертолету, и, о чудо, тот оторвался от воды. Уложили его на понтон, отбуксировали к берегу. Смотрю – нет хвоста. А мне как специалисту нужен именно хвост. По нему я могу очень многое понять о развитии катастрофы.

Говорю:

– Мне нужен хвост.

Водолаз ушел под воду, долго его не было. Наконец поднимается – что-то нашел. Достаем – оказывается, никакой это не хвост, а здоровенный морской якорь. Командир морской бригады, который там присутствовал, аж побагровел. Кричит на водолаза:

– Что ты за моряк такой?! Хвост от якоря отличить не можешь!

С трудом нашли мы тогда хвост. По обломкам восстановили картину случившегося.

Многие задаются вопросом: что именно дает установление истинных причин той или иной катастрофы? В очередной раз повторю старую истину: летные инструкции написаны кровью! По результатам моих расследований во многом удалось усовершенствовать безопасность полетов – изменить инструкции, улучшить конструкцию летательных аппаратов. Хотя и не во всем. Так, мне не удалось убедить представителей КБ Миля в необходимости изменить размещение в вертолете системы автоматической регистрации полетных данных. Дело в том, что САРП («черный ящик») на «Ми-8» устанавливался у расходного топливного бака. В результате такого расположения в большинстве катастроф он сгорал вместе со всеми данными. Сейчас его разместили в хвостовой балке. При летных происшествиях ее часто отрывает и САРП остается целым. Но в хвосте вертолета сильные вибрации, что снижает качество записываемых данных.

Я предлагал КБ другой вариант размещения «черного ящика» – в кабине пилотов, на потолочной панели. По моим наблюдениям, при любой катастрофе она остается целой. Но конструкторы меня не послушали.

Возможно, они были не особо заинтересованы в сохранении данных.

Это был не единственный случай, когда мне приходилось «пикироваться» с представителями КБ и заводов. Они весьма неохотно признают свои ошибки. Был случай, когда мне довелось расследовать аварию «Ан-72». Этот самолет собирал с северных территорий детей пограничников для отправки в пионерлагеря. Одной из точек маршрута был аэродром в Воркуте. Самолет удачно приземлился вечером, пилоты отправились спать. Утром машина начала взлетать. Уже в небе пилоты обнаружили, что не убираются шасси и закрылки. Отказала гидросистема. Тормоза не работали! Пробег увеличился в два раза, а полоса в Воркуте короткая! Пилоты врубили реверс тяги. Но от резервной гидросистемы сработал реверс только одного двигателя из двух. В результате машину развернуло и вышвырнуло с полосы. А там овраг! Повезло, что самолет все же остановился – всего в четырех метрах от обрыва!

Я приступил к расследованию этого происшествия. Проверил гидросистему. Обнаружилось, что там масла – всего на одну трехлитровую банку, остальное – вода! Ночью вода замерзла, и гидросистема вышла из строя... Выяснилось также, что незадолго до того этот «Ан-72» проходил очередной ремонт на заводе. Завод прислал телеграмму о том, что выводы расследования не могут быть признаны, поскольку в нем не участвовали его представители. Я в ответ пригрозил заводскому руководству оглаской этого случая преступной халатности в газетах. В то время с мнением газет еще считались.

Казалось бы, после увиденного я должен бояться летать на самолетах и вертолетах. Отнюдь! Всего я расследовал катастрофы 56 машин. Только три из них были потеряны по техническим причинам. Пять оказались сбитыми огнем с земли. Причина остальных – человеческий фактор. Я глубоко убежден в том, что летательные аппараты отечественного производства, особенно такие как «Ми-8», самолеты семейства «Ту», – надежнейшие машины. Я в них уверен. ■



На месте авиaproисшествия

Подготовил к печати
Андрей МУСАЛОВ
Фото из архива автора



ЗАСТАВЫ ОФИЦЕРА АФОНИНА

Среди офицеров – рекордсменов по продолжительности службы на линейных заставах Геннадий Афонин вполне может считаться претендентом на лавры абсолютного победителя: из 30 календарных лет службы в погранвойсках почти половину он отдал заставам Бахарденского отряда Краснознаменного Среднеазиатского пограничного округа. Прошел путь от младшего лейтенанта до капитана. Получил на заставе свою главную награду – медаль «За отличие в охране государственной границы СССР».

Виктор АБРАМОВ

Конная подготовка на учебном пункте. 1969 год

Философы утверждают, что случайность того или иного события – это опознанная необходимость его. Сейчас трудно судить, как сложилась бы судьба Афонина, если бы не такая «случайность». Он планировал стать моряком. Но флотский «покупатель» почему-то своевременно не прибыл на Донецкий областной сборный призывной пункт. И после недолгих согласований Афонина вместе с тремя его одноклассниками, уже входившими в состав команды пограничников, направили в знойное «море» бескрайних песков Средней Азии. Так случайность очень тесно переплелась с необходимостью...

Родился Гена в Запорожье весной 1947 года. В семье Афониных – агронома Александра Петровича и домохозяйки Зинаиды Платоновны – чуть позже, когда они переехали под Артемовск Донецкой области, появилось еще трое детей: в 1949 году – сын Александр, в 1951-м и 1961-м – дочери Алла и Елена. Положение старшего ко многому обязывало Геннадия. Он не только прилежно учился, помогал родителям по хозяйству, присматривал за братишкой и сестренками, но и в определенной мере служил для них примером. Для подвижного, энергичного парнишки это было непросто! И все же своей ролью он не тяготился.

В 1965 году в отличие от многих сверстников, уехавших после окончания средней школы поступать в высшие учебные заведения, он остался дома. Мать и отец очень хотели, чтобы их первенец тоже выбрал какой-нибудь институт, но тот пошел своим путем – устроился электрослесарем на местный заводик, стал помогать родителям материально.

Через год пришла пора идти на срочную военную службу, учиться защищать Родину. Вот тут-то судьба и повернулась к Геннадию неожиданной гранью, связав всю его последующую жизнь с пограничными войсками.

В июне 1966 года призывников из Украины привезли на участок Краснознаменного Среднеазиатского пограничного округа. Здесь бывших одноклассников разлучили: троих отправили в Кара-Калу, а Афонина – в Бахарден, что в 90 км западнее Ашхабада.

Отрядный учебный центр «Инджерева» располагался в широкой долине между пустыней Каракумы и предгорьями Копетдага, очень живописной в весеннюю пору. К сожалению, к приезду туда Геннадия палящие лучи летнего солнца уже сожгли большую часть растительности, обесцветили сочные апрельские и майские краски. Да и любоваться местным ландшаф-

том было некогда. Непродолжительный курс молодого бойца, имевший целью акклиматизацию и первичную адаптацию будущих пограничников к жестким условиям службы, плавно перешел в интенсивные занятия по программе учебного пункта.

В конце августа рядового Афонина, успешно сдавшего все общевоинские и специальные дисциплины, направили в школу сержантского состава. Размещалась она здесь же, в учебном центре «Инджерева». Через семь месяцев, весной 1967 года, Геннадий стал младшим сержантом, готовым к отправке на границу.

Однако назначение новоиспеченного младшего командира на заставу задержалось на несколько месяцев. В то время в пограничных отрядах и округах был серьезный дефицит кадровых офицеров, особенно заставского звена, на которых лежала ответственность за организацию службы на границе, обучение и воспитание личного состава и решение многих других задач. Преодолеть эту проблему помогла, в частности, организация курсов младших лейтенантов при высших пограничных училищах. Геннадий Афонин, показавший за год учебы отличные способности к освоению пограничной науки, получивший начальные командирские навыки, был рекомендован на такие курсы. В конце

мая его командировали в столицу Казахстана, в Алма-Атинское высшее пограничное училище.

В сентябре 1967 года приказом Председателя КГБ при СМ СССР курсанту Афонину было присвоено воинское звание «младший лейтенант». Молодой офицер вернулся в Ашхабад, затем приехал в Бахарден. Как члена ВЛКСМ его назначили заместителем начальника заставы «Сюлюкли» по политчасти.

На этой спрятавшейся в отрогах Копетдага погранзаставе Геннадий Александрович делал первые командирские шаги: изучал и осваивал службу и тактику пограничных войск, приобретал опыт работы в воинском коллективе. За два года заметно вырос его авторитет среди солдат и сержантов, Афонин добился уважения офицеров заставы и пограничной комендатуры.

– В то время я был холостяком, – вспоминает Геннадий Александрович, – времени на службу и на занятия не жалел. Ежедневно по несколько часов проводил с пограничными нарядами на границе, исходил охраняемый участок вдоль и поперек. Политзанятия и политинформации стремился организовать и проводить так, чтобы пограничники были не пассивными слушателями, а активными их участниками. И никогда не дистан-



С сержантом-земляком на заставе «Сюлюкли». 1968 год

цировался от личного состава, жил интересами, нуждами и заботами коллектива.

Забегая вперед, следует сказать, что этой позиции – всегда быть среди подчиненных, в гуще событий, происходящих в родном подразделении, разделять как успехи, так и неудачи воинского коллектива, совместными

усилиями решать текущие проблемы – офицер Афонин не изменял никогда. И это стало одним из важнейших условий его дальнейшей безупречной службы на границе.

Во второй половине 1969 года младшего лейтенанта Афонина перевели на должность заместителя начальника пограничной заставы «Чаяк», также располагавшейся в одном из распадков Туркмено-Хорасанских гор. Ему предстояло освоить должностные обязанности всех штатных офицеров заставы, без чего в то время было невозможно дальнейшее продвижение по служебной лестнице. Заставу возглавлял многоопытный майор Клименко, у которого Геннадий Александрович многому научился.

В канун нового, 1970 года Афонина назначили начальником учебной заставы в «Инджерева», где всего несколько лет назад он впервые надел солдатскую форму и примерил зеленую пограничную фуражку. Там его приняли кандидатом в члены КПСС. Через год Геннадий Афонин стал членом партии, товарищи избрали его заместителем секретаря первичной партийной организации пограничной комендатуры «Гермаб». К тому времени он успешно сдал экстерном экзамены за полный курс Бакинского высшего общевойскового командного училища, ему было присвоено очередное воинское звание «лейтенант».

– В начале 1971 года, – рассказывает ветеран, – к жене однокурсника, лейтенанта Шаровского, Раисе приехала погостить из Украины сестра Людмила. Мы познакомились. Она так запала мне в душу, что я решил знакомство не прерывать. В мае мне дали очередной отпуск, и я отправился в Днепропетровск, где Люда жила и работала хореографом. Не откладывая, предложил ей выйти за меня замуж. И... получил согласие. Оказывается, я ей тоже приглянулся: моя избранница, еще будучи в гостях на границе, гадала вместе с сестрой и вытащила из-под подушки бумажку с моим именем.

В том же отпуске молодые люди поженились. В июле, в самый пик среднеазиатского пекла, гордый собой лейтенант привез супругу на «Чаяк». Людмиле предстояло проверить свои чувства на прочность. Выдержала! Более того, качественно, как изящный дамасский клинок, закалилась и стала на всю жизнь надежным другом, верным помощником,



Старший лейтенант Афонин с сыном и дочкой. 1976 год

преданным союзником, бескорыстным и мудрым советчиком.

Вот уже 40 лет как Людмила Михайловна – любящая жена, прекрасная хозяйка, заботливая мама, а теперь еще и лучшая бабушка трех внуков. К тому же она работает хореографом в ансамбле исполнителей украинских и русских народных песен, регулярно выступает на сцене тольяттинской филармонии, в залах местных домов культуры. А уж о ее появлении перед ветеранами-пограничниками и членами их семей в дни праздничных мероприятий даже говорить не приходится.

На «Чаеке» Афонины жили недолго. Вскоре Геннадия Александровича перевели на равнозначную должность на заставу «Гермаб». Это подразделение не отличалось высокими показателями в боевой и политической подготовке, воинской дисциплине и служебно-боевой деятельности. Требовался руководитель, способный переломить эту негативную тенденцию. Командование отряда резонно полагало, что Афонин сумеет исправить ситуацию.

Он оправдал эти надежды. Четыре года службы на «Гермабе» не прошли даром: дружная, энергичная, слаженная работа офицеров заставы позволила вывести коллектив по всем основным показателям на одно из ведущих мест сначала в коменда-

туре, а затем и в отряде. Лейтенант Афонин внес в эти достижения весомую лепту.

В 1972 году у Геннадия и Людмилы Афониных родилась дочь Лариса.

А через два года на участке Гермабской комендатуры началось возведение заставы под названием «Алмаджик», что в переводе означает «спелое яблоко». Строили ударными темпами и через год приняли в эксплуатацию. По представлению командования отряда решением военного совета округа старший лейтенант Геннадий Афонин был утвержден ее начальником.

– Первое время после приема заставы, приблизительно около года, – рассказывает Геннадий Александрович, – у меня не было ни заместителей, ни старшины. Везде нужно было успевать самому. Несмотря на достаточно большой опыт работы, вряд ли бы справился, если бы не доверял сержантам и не опирался на коллектив, на комсомольскую организацию. Подчиненные чувствовали это доверие и, думаю, дорожили им. Они понимали, что мне нелегко и всячески поддерживали. Мои приказания и распоряжения всегда выполнялись точно и в срок.

Когда на заставу прибыл заместитель лейтенант Борис Шустов, – улыбаясь, продолжает вспоминать ветеран, – некоторые его команды

сержанты и солдаты поначалу даже не воспринимали. «А начальник заставы знает?» – спрашивали они. И только получив подтверждение, исполняли. Вскоре недоверие личного состава к моему заместителю развеялось и работать стало заметно легче. К тому же у нас в семье в 1975 году появился долгожданный сын Сергей, и мне так хотелось чаще бывать дома, заниматься с детьми, помогать Людмиле!

Еще под командованием майора Клименко Геннадий Афонин усвоил, что для офицера границы главное – забота о личном составе.

– А если при этом, – говорит ветеран, – солдаты и сержанты видят, что их начальник сам работает засучив рукава, не жалеет себя, что к нему можно обратиться с любым вопросом в любое время дня и ночи, что он для них не только командир по уставу, но и настоящий друг, строгий и одновременно справедливый старший товарищ, они не подведут, будут стараться и в службе, и в учебе, будут беречь достигнутое взаимопонимание. Кто не в состоянии создать на заставе такую атмосферу, как правило, надолго здесь не задерживается.

Геннадий Александрович вспоминает, как осенью 1975 года его направили на трехмесячные курсы повышения квалификации в Алма-Ату. На «Алмаджике» за него оставался лейтенант Ворошцов. Казалось бы, коли молодому офицеру представилась такая возможность, самое время показать свои знания и навыки, организаторские способности, творчество, инициативу, умение работать с личным составом. Но от отсутствия начальника заставы, судя по всему, оказалось не на пользу заместителю. К моменту возвращения старшего лейтенанта Афонина с учебы между Ворошцовым и остальным воинским коллективом «пробежала черная кошка». Взаимоотношения настолько не сложились, что тот сам написал рапорт и вскоре был переведен куда-то в тыловое подразделение в город Мары.

Впрочем, это был, пожалуй, единственный случай из практики Геннадия Александровича, когда у заместителя служба на границе «не пошла». Большинство работавших вместе с ним офицеров выполняли свои обязанности с полной отдачей, не боялись трудностей, и если уходили с заставы, то только на повышение.

Под руководством Афонина пограничная заставка «Алмаджик» стала



Застава «Алмаджик». С увольняющимися в запас. 1975 год



С сыном Сергеем. 2011 год

одной из лучших. На нее нередко отправляли «на перевоспитание» солдат из других подразделений границы. Никто из них потом возвращаться не хотел – так приживались они в новом дружном, слаженном воинском коллективе.

За стабильные успехи в деле обеспечения надежной охраны и защиты порученного участка государственной границы, организации обучения и воспитания личного состава, поддержании образцового внутреннего порядка в подразделении, крепкой воинской дисциплины начальник Бахарденского отряда полковник Косенко представил капитана Афонина к награждению медалью «За отличие в охране государственной границы СССР». Этой наградой Геннадий Александрович очень дорожит: в ней – оценка его многолетнего ратного труда на заставах в сложных рельефных и тяжелых климатических условиях юга Средней Азии.

В конце 70-х годов прошлого века перед Главным управлением Пограничных войск КГБ СССР встала масштабная задача по прикрытию войсковыми силами и средствами восточного побережья Каспийского моря на участке от Гасан-Кули до северной границы Красноводской области. В этой связи было принято решение сформировать в составе КСАПО новый пограничный отряд с местом дислокации в городе нефтяников – Небит-Даге.

Начальником строящегося отряда назначили подполковника Коченова, которому поручили комплектование, формирование и ввод в действие нового пограничного соединения. Объем работ по организации охраны границы на участке в несколько сот километров предстоял немалый. Требовались опытные, умелые и способные офицерские кадры. В качестве одного из кандидатов на должность офицера отделения штаба рассматривали капитана Афонина. В июне 1979 года вместе с семьей он прибыл в Небит-Даг.

Первые месяцы службы здесь Геннадий Афонин вместе с другими офицерами управления отряда почти беспрерывно проводил на границе. Постепенно создавалась транспортная инфраструктура, строились городки пограничных застав, комплексные позиции радиолокационно-прожекторного вооружения, сооружались причалы для сторожевых кораблей и катеров, вертолетные площадки, устанавливались наблюдательные вышки. Личный состав подразделения временно размещался в палатках, а служба по охране побережья и прибрежной акватории уже началась.

Нагрузка в тот период на всех лежала чрезвычайная. Но поставленная Главком задача была выполнена. На некогда практически пустынным побережье был развернут современный, технически оснащенный по-

граничный отряд, усиленный звеном вертолетов и группой сторожевых кораблей и катеров. Впоследствии Геннадий Александрович еще без малого 15 лет прослужил в Небит-Даге.

В 1993 году, когда на туркмено-иранскую границу заступили национальные формирования пограничников, офицера Афонина перевели в Ашхабад оперативным дежурным российской Оперативной группы при Управлении Пограничных войск Республики Туркменистан. Здесь он стал подполковником, отсюда в мае 1996 года уволился в запас и уехал в Тольятти, где его семья была представлена квартира.

За прошедшие с тех пор полтора десятка лет Геннадий Александрович успел заработать приличный стаж: он просто не может сидеть без дела, ибо считает, что еще способен приносить пользу. Но когда речь заходит о пограничной службе, ветеран говорит о ней с такой теплотой и ностальгией, что на глаза наворачиваются скупые мужские слезы. Особое место в его сердце занимают годы службы на заставах. Не только потому, что тогда он был молод, полон сил, задора и уверенности в себе. Там, на границе, он состоялся как офицер. Там оставил частицу своей души, вложив ее в большое, нужное и ответственное дело защиты государственных рубежей, в обучение и воспитание подчиненных. Там он нашел свою вторую половинку. Там в его семье родились двое детей, которые выросли и продолжили дело отца.

Лариса, окончившая Небитдагский техникум, до 2004 года служила прапорщиком сначала в отдельном пограничном батальоне связи (Ашхабад), затем контролером международного аэропорта «Курумоч» под Самарой. Сергей в 1996 году после выпуска из Голицынского военного института ФПС России был направлен в Тихоокеанский пограничный округ заместителем начальника знаменитой «карацуповской» заставы «Полтавка» по воспитательной работе. В настоящее время майор таможенной службы Сергей Афонин работает начальником смены в пункте пропуска аэропорта «Курумоч». Так что Афоины продолжают верой и правдой служить Родине! ■

Фото из личного архива
Геннадия АФОНИНА



ХРАНЮ ЗЕЛЕНУЮ ФУРАЖКУ

Владимир КАРТАШЕВ

Шло обычное «прото-
кольное» мероприятие. В
Доме официальных при-
емов губернатор Хабаро-
вского края Вячеслав Шпорт
вручал премии лауреатам
конкурса в области литера-
туры и искусства. В номи-
нации «Средства массовой
информации» награду
получал ученый секретарь
Приамурского географи-
ческого общества полков-
ник в отставке Александр
Филонов. Диплом лауреата
заслуженно венчал много-
летний творческий труд
ветерана-пограничника. Он
автор популярной в даль-
невосточном приграничье
брошюры «Демаркации не
подлежат» – об островах
Большой Уссурийский и
Тарабаров, издал книгу о
первостроителе Хабаровска
Якове Дьяченко, принимал
самое активное участие
в подготовке последних
томов «Книги памяти Хаба-
ровского края».

Воспоминания о том
мероприятии до сих пор
свежи в памяти Александра
Михайловича. Ведь там он
оказался в кругу известных
писателей и архитекторов,
артистов и телеведущих,
музыкантов и художников.
Многие из них, как и он,
увлечены Дальневосточным
краем, многое делают для
патриотического воспита-
ния молодого поколения.

В настоящее время во-
енный историк Александр
Филонов работает над
серией статей, посвященных
Дальневосточной погранич-
ной охране. Дело в том, что
в советские годы по причи-
не идеологических и цен-
зурных ограничений здесь
появилось немало «белых
пятен». Устарела и интер-
претация многих событий.
Так что вскоре нас ждут
интересные открытия.

Малая родина Александра Филонова – деревня Забарино, что на Харьковщине. Его отец, Михаил Федорович, в первые дни Великой Отечественной войны ушел на фронт. В 1942 году погиб, прикрывая отход своего подразделения на запасные позиции. Мать, Галина Григорьевна, всю войну лечила раненых красноармейцев в нашем тылу. А позже по праву гордилась медалью «За доблестный труд в годы Великой Отечественной войны».

Защищала Родину от фашистов и многочисленная родня Филоновых. Воевал дед по отцовской линии, сражались на фронтах дядья, двоюродные братья, даже тетюшка в составе партизанского отряда принимала участие в рейдах по немецким тылам. Парнишке было с кого брать пример. Естественно, он мечтал стать военным. Но тут капризная Фортуна внесла свои коррективы. По семейным обстоятельствам среднюю школу закончить не удалось. После семилетки Александр решил поступить в техникум.

...В тот день в областном центре они с матерью обошли несколько учебных заведений, но везде им отказали в приеме документов. Оказалось, вступительные экзамены закончились неделю назад. Решили ехать обратно домой. Но по пути на вокзал решили заглянуть в техникум железнодорожного транспорта. К удивлению, здесь заявление приняли. На первый курс Филонова зачислили без экзаменов как обладателя похвальной грамоты за отличную успеваемость в школе.

Годы учебы пролетели как один день. И вот у восемнадцатилетнего паренька на руках диплом техника-электромеханика электровоза. У Александра была возможность остаться в городе – Харьковское депо «Октябрь» с удовольствием принимало на работу молодых специалистов. Но молодой техник не искал легких путей. Будучи в душе романтиком, не задумываясь, выбрал Красноярскую железную дорогу. Там недавно был введен в эксплуатацию новый 300-километровый участок пути.

Ровно год проработал на этом перегоне Филонов. Сначала простым рабочим, потом – помощником машиниста электровоза. Здесь получил трудовую закалку. Не раз приходилось оказываться в форс-мажорной обстановке – тушил пожар в машин-

ном отделении электровоза, принимал экстренные меры к тому, чтобы на горном перевале груженный цистернами состав не скатился вниз.

Осенью Александру вручили повестку в армию. В то время романтическим ореолом были окутаны две профессии – летчика и пограничника. Многие ребята, начитавшись рассказов о подвигах легендарного Карацупы и его четвероногого друга Ингуса, мечтали служить на заставе.

– К нам поступила разнарядка – отобрать из числа призывников несколько кандидатов для поступления в пограничное училище, – сказал Александру военком. – У Вас есть желание стать кадровым военным?

– Конечно!

– Тогда заполняйте анкету и – на медицинскую комиссию.

Отбор и испытательные экзамены в училище Филонов выдержал с честью. Через полтора месяца он был зачислен в высшее военное учебное заведение. Началась новая, совсем другая жизнь.

Ломать себя приходилось во всем – в привычках, желаниях, пристрастиях... И Александр Филонов упорно преодолевал этот нелегкий путь. Надо было до блеска драить пол в казарме – и он драил до ломоты в руках. Надо было в установленное нормативом время преодолеть кроссовую дистанцию – и он упорно тренировался. «Надо» – это слово стало в жизни Александра главным. Он понимал, что без этого невозможно добиться своей цели, стать профессиональным военным. Кроме того, требовалось подавать достойный пример другим – на курсе он был заместителем командира взвода.

По окончании училища Александр попросил о распределении на Дальний Восток – на участок границы с наиболее сложной в то время обстановкой. Просьбу удовлетворили. На пути к месту службы он мечтал о том, как будет ловить лазутчиков, нарушителей. Реальность же оказалась намного прозаичнее.

Застава представляла собой недостроенный сборно-щитовой сарай. Ни тебе подсобных помещений, ни котельной, не говоря уже о бане и инженерных сооружениях. Не было ни строителей, ни стройматериалов. К тому же начальник заставы находился в отпуске с последующим перемещением по службе. Отсутствовал и заместитель по политической

части. Так что на границе Александр Филонов сразу предстал в трех лицах. Но это не испугало молодого офицера. Собрав волю в кулак, он начал строительство пограничного городка. После службы Александр и его подчиненные монтировали котельную, возводили подсобные помещения, достраивали казарму. Каждая свободная минута была на счету.

Вскоре личный состав перебрався в новое помещение. Чтобы согреться, в казарме поначалу круглосуточно топили несколько буржуек. Потом сложили печь. Пищеблок с холодной улицы перекочевал на свое законное место. Стало веселее.

Осень в тот год выдалась теплой. Это позволило командованию отряда перебросить по реке на заставу дополнительные стройматериалы, продукты питания, оборудование. Однако конец ноября стал настоящим испытанием для пограничников. Прибывавшие из нарядов бойцы замерзали так, что сами не могли раздеться и разрядить оружие. В некоторой мере восприятие холода облегчалось тем, что наружный термометр замерз на отметке минус тридцать пять градусов. Только ближе к весне мы узнали, что зимой чуть ли не каждый день стояли сорокапятиградусные морозы. Тем не менее никто не простудился. Лейтенант лично контролировал, чтобы у каждого подчиненного были чистая и сухая одежда, просторная обувь, а также чеснок и лук в рационе питания.

Непростые условия службы ускорили становление Александра Филонова как офицера-пограничника. Начальник так и не появился на заставе, не приехал и замполит. Весной Александра назначили врио начальника, а позже и начальником заставы. Так в Сковородинском пограничном отряде он стал единственным 23-летним лейтенантом, которому полностью был доверен воинский коллектив.

На службе Филонов находился сутками. Работать по-другому было попросту невозможно. Требовалось организовать службу, вникнуть в хозяйственные вопросы и в процесс воспитания личного состава.

Советско-китайская граница в то время была крайне напряженным участком, и особое внимание уделялось боеготовности подразделения. Пограничники много занимались огневой, тактической подготовкой, укрепляли заставу в техническом плане.

– Однажды произошел курьезный случай, – с улыбкой вспоминает полковник в отставке Александр Филонов. – В ходе занятий по защите от оружия массового поражения поступила команда «Тревога!». Пограничники надели противогазы и защитные плащи. И в таком одеянии старшина заставы предстал перед обозным коньком, который работал на подвозке дров. Увидев столь экзотическое существо, лошадь пронзительно заржала и бросилась наутек. Солдаты попытались остановить животное, но поскольку на них тоже были противогазы и плащи, лошадь совершенно обезумела от страха. Она поскакала прочь через окопы и инженерные сооружения. К счастью, все закончилось благополучно, если не брать в расчет поломанную телегу и раненого коня.

Три года возглавлял заставу молодой офицер. За это время воинский коллектив уверенно вошел в число лучших в части. На ревностное отношение лейтенанта к службе обратили внимание в штабе пограничного отряда. Александру предложили повышение, но он захотел продолжить учебу и летом 1968 года стал слушателем Военной академии имени М.В. Фрунзе.

Жизненный путь предопределен, и изменить судьбу невозможно. В этом твердо убежден Александр Филонов. После окончания академии он без колебаний снова выбрал дальневосточную границу. Прикипел душой.

– Несколько лет я прослужил в штабе пограничного отряда, – рассказывает Александр Михайлович. – Это звено я знал досконально, поэтому без замечаний выполнял свои обязанности. Через два года меня перевели в управление войск округа. Если кто-то думает, что это «теплое место», сильно ошибается. Это прежде всего колоссальная психологическая и физическая нагрузка, высокая ответственность. Здесь кроме широкого кругозора требуются незаурядные организаторские способности, определенный опыт и юридические знания. Такими качествами обладает не каждый офицер. Я, наверное, соответствовал требованиям, раз мне оказали такое доверие. Но прослужил тут недолго.

За новым назначением пришлось снова ехать на границу. Сначала возглавлял штаб пограничной части, затем – отряд. Но где бы ни служил, всегда старался с полной отдачей выполнять служебные обязанности, со всей строгостью спрашивать с нерадивых офицеров, терпеливо оказывать необходимую помощь молодым лейтенантам.

В конце 80-х годов началась эпоха реформ. Гласность и демократизация общества не обошли стороной и воинов в зеленых фуражках. Появилась новая концепция охраны государственной границы, были упразднены пограничные зоны, открывались новые пункты пропуска через границу. Все это требовало от офицеров-руководителей нестан-

дартных подходов к выполнению служебных обязанностей, большей самостоятельности и инициативы. Полковник Филонов безоговорочно принял условия нового времени. Почти пять лет он успешно возглавлял пограничную часть. Воспитал не одну сотню молодых офицеров – настоящих защитников Родины. Многие из них стали начальниками служб, а некоторые – помощниками руководителя Погранслужбы ФСБ России.

В 1993 году на Дальнем Востоке начались работы по демаркации российско-китайской границы на реках Амур и Уссури. Возглавить этот процесс командование округа предложило Александру Филонову. Богатый опыт службы и знание руководящих документов позволили ему выстроить верную линию поведения, проявить твердость и разумную инициативу в решении вопросов, связанных с линией прохождения государственной границы.

– Не многовато ли – 42 года на Дальнем Востоке? Неужели не было возможности поменять место службы? – спросил я как-то в разговоре у Александра Михайловича.

– Так сложилась моя судьба, – ответил он. – Да, были предложения перебраться в другие места, с более приятным климатом, но я отказался. Со мной служили открытые, честные и порядочные во всех служебных и житейских вопросах люди. И учителя у меня были великолепные. И потом, я полюбил этот край, с его сопками и величавым Амуром. Немалую роль сыграли и дети. Они здесь выросли, создали семьи, поэтому и слушать не хотели о смене места жительства. А куда же я без них?

Больше десяти лет назад Александр Филонов уволился в запас. Но с дальневосточной границей не расстался. В службах и отделениях он – частый гость. Выступает с лекциями и докладами по истории становления пограничной охраны на Дальнем Востоке, принимает активное участие в военно-патриотическом воспитании молодого поколения.

– Граница научила меня многому: преодолению трудностей, армейской дружбе, – говорит Александр Михайлович. – И еще благодаря службе я понял: граница – моя судьба. А зеленая фуражка, которую я свято храню, не только символ моей принадлежности к погранслужбе, но и семейная реликвия. ■



Александр Филонов (справа) получает знак лауреата конкурса «Золотое перо границы»

«ЧАЙФ»: МУЗЫКАНТЫ, МЕЦЕНАТЫ, ПОГРАНИЧНИКИ

Олег ПОДКОРЫТОВ



История музыкальной группы, которая позже стала называться «ЧайФ», началась в 1976 году. Именно тогда в 10-й класс 36-й школы города Свердловска, где учился Владимир Шахрин, пришел новый ученик – Владимир Бегунов. Он легко влился в коллектив школьного ансамбля. Позже студенты Свердловского строительного техникума Шахрин и Бегунов практически каждую неделю играли на танцах. По мнению лидера группы «ЧайФ», эти 3–4-часовые выступления стали отличной концертной практикой.

В 1978 году Владимир Шахрин и Владимир Бегунов были призваны в армию. Служить им довелось на дальневосточной границе. С тех пор 28 мая для них – особая дата. Кстати, на сегодня уже трое из четырех музыкантов коллектива имеют непосредственное отношение к этому празднику. В 1989 году ударником в «ЧайФ» пришел пограничник Валерий Северин.

С гастрольями «ЧайФ» объехал всю страну, а в 1996 году музыканты приезжали в Чечню и Таджикистан – к пограничникам! И не случайно несколько месяцев назад во время концерта в Ростове-на-Дону ребята получили медали «Ветеран пограничных войск» – «за многолетнюю гражданскую деятельность, несущую добро и нравственность,

за вклад в формирование гражданских идеалов подрастающего поколения». Инициатором награждения стал Комитет ветеранов ФСБ России.

Музыкантам действительно не чужды благотворительные проекты. Один из последних примеров – помощь в приобретении нового микроавтобуса для Сысертского детского дома «Гнездышко». 3 апреля Владимир Шахрин и Владимир Бегунов навестили его воспитанников, а на традиционном весеннем концерте «Грачи прилетели» объявили сбор средств под лозунгом «Купим микроавтобус детскому дому».

Для пожертвований в екатеринбургском торговом центре «Гринвич» поставили два специальных ящика, а на концерте тем, кто внес в благое дело свой вклад, дарили браслетики-фенечки и сувенирные магнитики с оранжевыми грачами и детскими рисунками. Все это позволило собрать 109 000 рублей, еще 68 000 к ним при-

бавили сами «ЧайФы», перечислившие в общую копилку полученную от губернатора премию. К акции присоединились музыканты групп «Смысловые галлюцинации» и Blues Doctors. Еще 200 000 рублей перевели из ООО «Инвестторгстрой», а автозавод предоставил детскому дому скидку на приобретение «газели» на аналогичную сумму. Делали пожертвования и другие организации, и к лету нынешнего года на счету «Гнездышка» собралось уже более 900 000 рублей.

22 сентября под восторженные возгласы ребятишек автомобиль, оборудованный по последнему слову техники, въехал во двор детского дома. Кстати, денег удалось собрать на две «газели». На оставшиеся после покупки машины средства планируется сделать ремонт в здании детдома и организовать культурную программу для его воспитанников.

– Мы, конечно же, могли бы сами скинуться и собрать нужную сумму на автобус для ребятишек, – сказал Владимир Шахрин. – Но хотелось, чтобы все наши поклонники и зрители прониклись судьбой этих детей, чтобы в их душах родилось такое же сострадание, как и в наших. Это ведь великое дело – уметь сопереживать. Этому надо учиться.

Меценатство в России имеет давние традиции. И очень здорово, что в наши дни их продолжают артисты-порубежники. Спасибо, «ЧайФ»! Так держать! ■



Фото автора



Значение маскировки в боевых условиях стало очевидным с началом Англо-бурской войны 1899–1902 годов. Бурские стрелки, одетые в невзрачную одежду серо-желто-зеленой окраски и потому абсолютно незаметные на фоне кустарника, метко выбивали из строя офицеров противника. Англичане назвали такую тактику бесчестной, однако вскоре сами взяли ее на вооружение.

Алексей САФОНОВ, профессор

(Окончание,
начало см. в №№ 4–2009,
2, 3, 4–2010, 1, 2, 3–2011)

ИСТОРИЯ ПОГРАНИЧНОЙ ФОРМЫ: КАМУФЛЯЖ

Обмундирование защитного цвета появилось в британской армии именно во время бурской войны. Мундиры и брюки военнослужащих при помощи стойких анилиновых красителей приобретали цвет табачных листьев – драб. Вслед за формой англичане стали красить в драб все подряд – палатки, снаряжение, вооружение и даже... лошадей. В британском военном ведомстве поначалу рассматривали новинку как временное локальное явление. Однако выгода от применения защитного обмунди-

рования быстро стала очевидной, и британские генералы разрешили использовать его «в особых условиях». Более того, в дополнение к цвету драб, хорошо маскировавшему в выжженном солнцем буше и саванне, появился еще один – хаки («пыль», «грязь»), отлично скрывающий в степной зоне. Форма цвета хаки широко использовалась британцами в Индии.

С распространением пулеметов и повышением точности выстрелов артиллерии на поле боя ухудшилось положение пехотинцев. Так,

во время Русско-японской войны 1904–1905 годов японская армия была одета в униформу цвета хаки, а русская – в традиционные белые и черные мундиры. Хаки отлично маскировал в зарослях гаюляна, обнаружить японца на дистанции винтовочного выстрела было не просто. Русские войска, наоборот, несли неоправданные потери.

«Опять стала очевидной неспособленность нашего обмундирования, – вспоминал участник боевых действий граф Алексей Игнатьев. – Когда к отходящему на

юг поезду я явился в белом кителе и белой рубашке, с шашкой на серебряной портупее, с револьвером и биноклем через плечо, мне казалось, что у меня вполне боевой вид. Но некий уже побывавший на фронте полковник сразу же расхолодил меня и остальных офицеров, которые тоже были в белом.

– Не забывайте снимать фуражки, когда придется высовывать голову из окопа, – советовал полковник. – Лучшей мишени, чем белая фуражка, не сыскать. А японцы – отменные стрелки!

Он объяснил нам, что белое обмундирование и особенно белые фуражки служат одной из немаловажных причин наших потерь в людском составе.

На первом же ночлеге Павлюк (унтер-офицер моего эскадрона) категорически потребовал у меня фуражку и китель и сдал их в покраску какому-то китаюцу.

– Никто в белом не воюет! – авторитетно заявил он.

Впрочем, все перекрасились. Но как! Проснувшись утром, я увидел вместо русской пехоты толпу в каких-то желто-зеленых, голубых и зеленоватых тряпках. Не лучший вид имело и большинство офицеров. В результате кустарной, спешной и неумелой покраски обмундирования все наше воинство сразу же приобрело жалкий вид. Мне вспомнилось, что английские и американские военные атташе носили форму цвета хаки, у японцев – тоже хаки. Значит, секрет защитного цвета уже был известен. Почему же его не использовало русское военное министерство, посылая сотни тысяч солдат на фронт?»

За ходом конфликта на Дальнем Востоке внимательно следили по всему миру, поскольку это была первая полноценная война XX века. Вскоре после окончания Русско-японской войны в европейских армиях повсеместно стали внедряться драб, хаки, фельдграу («полевой серый»). В России униформа защитного цвета была введена в 1907 году, в Швеции – в 1906, в Австро-Венгрии

– в 1909, в Германии и Италии – в 1910. Но особое развитие искусство маскировки – камуфляжа – получило в ходе Первой мировой войны.

Пятнистую окраску приобретали немецкие стальные шлемы, аэропланы, броневые автомобили и другая боевая техника. Не отставала и Антанта. В русской и британской армиях в хаки окрашивали не только форму, но также амуницию и вооружение: пушки, пулеметы, зарядные ящики и т.д. Исключение, как ни странно, составляли французы. Они до последнего отказывались

менять традиционную форму. В результате Первую мировую французская пехота встретила в синих мундирах, щедро украшенных мишу-

рой, красных шароварах и кепи с красным донцем. За яркую форму немцы прозвали французских солдат «галльскими петушками». Потери последних от прицельного огня были катастрофическими, но защитное обмундирование они получили только в 1915 году. Правда, и здесь армия Франции пошла своим путем, отказавшись от британского хаки и создав свой защитный цвет – блю-аризон (серо-голубой). Блю-аризон продержался до середины

Второй мировой, когда армия генерала де Голля все-таки переоделась в американское полевое обмундирование оливкового цвета.

К 1917 году в России уже существовали свои наработки по камуфлированию личного состава и техники на поле боя. Более того, в 1919 году была создана отечественная высшая школа военной маскировки, а к 1927 году Красная армия получила три вида защитной одежды: белый зимний костюм, летний комплект с прикрепленными к нему пучками мочала и летний зеленый балахон с аппликациями коричневого цвета.

АН СССР проводила фундаментальные научные исследования маскировки войск и техники. Для Красной армии были разработаны костюмы с так называемым деформирующим рисунком крупных пятен неопределенной формы, которые давали эффект «размывания» силуэта человека. Причем цвета использовались разные. К примеру, черные пятна на зеленом фоне – для летнего пейзажа, а для осени – темно-коричневые пятна на грязно-желтом фоне. Такие костюмы надевали поверх обмундирования, для доступа к снаряжению были предусмотрены специальные прорезы. В 30-е годы прошлого столетия на базе этих исследований появились, в частности, ковры, имитирующие траву, и всевозможные чехлы для отдельных видов боевой техники.

Сегодня в мире насчитывается более 350 видов камуфлированных тканей с различными рисунками



Пограничники в КЗС. 1970-е годы



Маскирующие свойства современного пограничного камуфляжа «пиксель-лето»

Подобные исследования проводились и в других странах, особенно в Германии, где уже в 1931 году был разработан камуфляж Splitter для плащ-палаток, легких курток и тканевых чехлов на стальные каски. Опытная партия камуфлированной ткани Zeltbahn-31 была

покрыта зелеными и коричневыми пятнами на темном фоне с беспорядочно прерывающимися черными полосами. Ткань приняли сначала в войсках СС, а затем и в вермахте. В 1941 году немецкая армия получила более 33 000 комплектов камуфлированного обмундирования.

Боевые действия показали, что применение камуфлированной униформы снижает потери личного состава на 15%. Сам камуфляж и способы его применения постоянно совершенствовались в ходе войны. Кстати, в современной немецкой армии мы видим явное влияние камуфлирующих расцветок типа «горошина», разработанных еще в 1944 году для войск СС.

В годы Второй мировой войны Красная армия уступала противнику в масштабах применения камуфляжа, однако исследования в этой области в СССР не прекращались. Так, в 1942 году был внедрен маскировочный комбинезон, имитирующий луговую растительность; в разведывательных подразделениях появилась двухсторонняя плащ-палатка (одна сторона выполнялась с деформирующим рисунком, другую делали «луговой»). В 1944 году появился новый трехцветный рисунок. Он напоминал вышивку крестом и создавал оптическую иллюзию смазанности.

Процесс совершенствования камуфлированной военной одежды продолжался и после войны. В 1957 году был модернизирован маскировочный комбинезон – на нем, в частности, появились шлевки для крепления растительности. Был разработан костюм защитный сетчатый (КЗС) из специальной ткани крупного плетения, который пред-

полагалось носить поверх обычного обмундирования. Широкое применение КЗС нашел в Афганистане.

Позже большой популярностью пользовался отечественный двухцветный камуфляж, рисунок которого напоминал листья дуба. На Западе его называли «компьютерным». Этот рисунок выполнялся в нескольких цветовых вариантах. Он хорошо «работал» в подлеске, однако его деформирующие элементы слишком часто повторялись, а контрастные светло-серые пятна на близком расстоянии привлекали внимание противника.

В 1984 году в войсках появилась полевая форма расцветки «Бутан». В 1994 рисунок был заменен на более универсальный, издавала напоминавший листву молодых берез и позволявший затеряться на степных и луговых фонах. Однако он, по мнению многих специалистов, имел непривлекательный вид и несовременный дизайн. В конце 90-х годов на его основе в производство был принят рисунок «Флора», в котором явно прослеживается влияние американского типового рисунка времен вьетнамской войны.

Совершенствовалось камуфлированное обмундирование и в США. В лаборатории Пентагона с середины 70-х годов прошлого века создавалась система BDU – Battle Dress Uniform. Все ее элементы проходили испытания в климатронах – помещениях, где с помощью техники искусственно воссоздавались различные климатические условия. При этом добровольцы, тестирующие обмундирование, выполняли задания на тренажерах. Многочисленные датчики измеряли их сердцебиение, газообмен, температуру тела и т.д. Затем форма



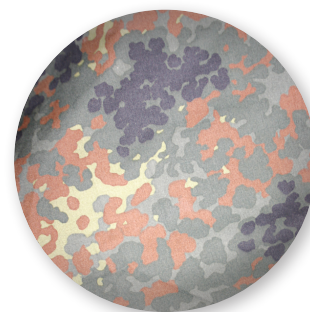
«Бутан»



«Флора»



Цифровой (digital) камуфляж ARPAT



Немецкий камуфляж «горошина»

апробировалась на армейских базах.

В середине 80-х годов несколько вариантов Battle Dress Uniform было принято для различных родов войск: армии, флота, морской пехоты и национальной гвардии. Они незначительно различаются в соответствии с требованиями того или иного ведомства. Помимо хорошо известного стандартного многоцветного рисунка, предназначенного для умеренного пояса и лесной зоны, военнослужащие получают арктический, пустынный, тропический и еще несколько типов камуфляжа. Причем каждое армейское подразделение США может носить только один вид камуфлированного обмундирования. Смешения цветов не допускается. Надевать камуфляж за пределами гарнизона не разрешается.

Различаются BDU не только внешне, но и по качеству ткани. Например, для применения в пустыне обмундирование изготавливается из тонкого, хорошо продуваемого материала.

Комплект для районов с экстремально низкими температурами называется Extreme Cold Weather Clothing System. Эта мультислойная система может нормально функционировать в интервале температур от +4 до -51 градуса по Цельсию. Непосредственно на тело надевается двойной комбинезон на «молнии», стянутый в талии широкой резинкой. Внутренний слой его выполнен из полипропилена, сохраняющего тепло, а внешний – из гортекса, отводящего пар наружу. Затем следуют рубашка из синтетического пуха и штаны с высоким нагрудником, непромокаемые брюки, подбитые ватином из полиэстера, и камуфлированная куртка. Сверху



Снайпер-пограничник в камуфляжном костюме «кикимора»

надевается парка, снабженная вентилирующими вставками и поясом, препятствующим попаданию внутрь снега. На ноги обуваются ботинки с водоотталкивающим покрытием и перепускными клапанами. Руки закрывают варежки, лицо – маска.

Американская униформа на долгие годы задала стандарты и направления в развитии армейского обмундирования для всего мира. Лишь в ФРГ продолжали использовать тип «горошина». Такой камуфляж изменяет привычные контуры человеческой фигуры. Она словно состоит из множества точек разных цветов. Вооруженные конфликты конца XX века показали преимущества этого направления, поэтому в 90-е годы в США началась разработка «пиксельного» камуфляжа. Его также называли «цифровым», поскольку он созда-

вался при помощи компьютерных программ. Именно такой камуфляж стал основным для американских военнослужащих, задействованных в Афганистане и Ираке.

Сегодня в мире насчитывается более 350 видов камуфлированных тканей с различными рисунками. Причем наибольший процент приходится на армии стран СНГ. Уже созданы антиотражающие красители, не различимые для приборов ночного видения, ткани, не промокающие под дождем и в то же время позволяющие влаге испаряться из-под одежды. Камуфлированное обмундирование постоянно совершенствуется, и, несомненно, нас ждет еще множество удивительных и полезных открытий в этой области. ■

Фото Андрея МУСАЛОВА
и из архива журнала «Ветеран границы»



Камуфлирующий
рисунок «амеба»



К3С

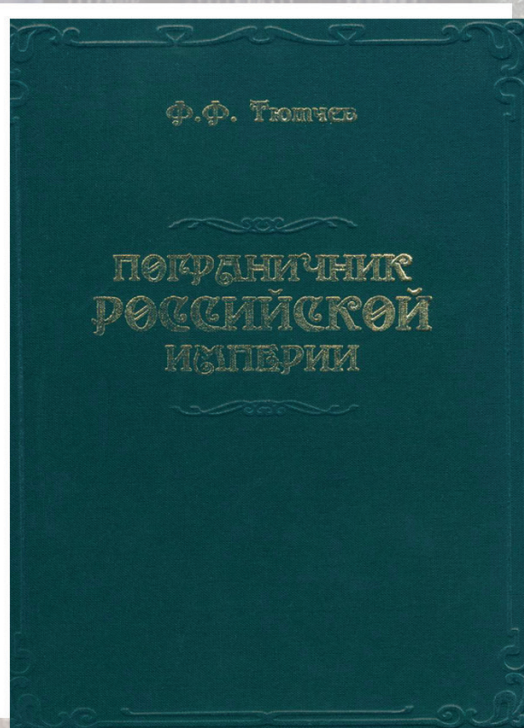


Немецкий
«оскольчатый» камуфляж



Пограничный камуфляж
«пиксель-лето»

КНИЖНАЯ ПОЛКА



**Тютчев Ф.Ф. Пограничник Российской империи:
Романы, повести. –
М.: Граница, 2011. – 552 с.**

Творчество Ф.Ф. Тютчева мало знакомо широкому кругу наших современников. А ведь сын великого русского поэта был прекрасным писателем. Его проза, несомненно, вызовет живой интерес у читателей. Эта книга объединила увлекательные остросюжетные романы и повести о буднях российского приграничья конца XIX – начала XX века, по которым можно судить о том, как сложна, интересна и в то же время опасна была служба на границе.

**Без объявления войны:
Сборник повестей, рассказов и стихотворений,
посвященных 70-летию подвига пограничников
в первых боях на государственной границе/
Сост. Ю.Б. Семенов, С.А. Сидорук. –
М.: Граница, 2011. – 624 с.**

Ранним утром 22 июня 1941 года пограничники первыми вступили в смертельную схватку с фашистскими захватчиками, вероломно напавшими на Советский Союз. Защитники границы до конца выполнили свой воинский долг, дрались с врагом, не жалея самой жизни.

С того огненного рассвета минуло 70 лет, мы живем в другой стране, но память о героях – представителях многонационального советского народа, отстоявших независимость государства, спасших мир от «коричневой чумы», навсегда останется в истории и в наших сердцах.

О воинах границы, проявивших беспримерную преданность своей Родине, самоотверженность и героизм, – эта книга.

