

СОДЕРЖАНИЕ

СОБЫТИЯ	2
Украинская отчетно-выборная конференция, награда от Клуба руководителей погранведомств, шефская работа пограничников Вологодской области и другие темы	
ВETERАНЫ-ПОГРАНИЧНИКИ КУБАНИ СПЛОТИЛИ СВОИ РЯДЫ	4
ОБРАЩЕНИЕ ПРЕДСЕДАТЕЛЕЙ КОМИТЕТОВ И СОВЕТОВ ОРГАНИЗАЦИЙ ВETERАНОВ ЛОКАЛЬНЫХ ВОЙН И ВОЕННЫХ КОНФЛИКТОВ	8
ВETERАНЫ МОСКВЫ И ОБЛАСТИ ОБРЕЛИ СВОЕ ЗНАМЯ	9
ГОД ИСТОРИИ ГРАНИЦЫ В КЫРГЫЗСТАНЕ	10
ЭКСКУРСИЯ НА ОСТРОВ ПОГРАНИЧНЫЙ	11
Новые туристические объекты Брестской крепости	
«РОССИЯ НАЧИНАЕТСЯ С ГРАНИЦЫ...»	12
Выставка Саратовского музея Боевой славы	
В СТРОЮ С ГЕРОЯМИ ПРОШЛОГО	14
Военно-исторический клуб «Цитадель»	
КЛУБ ЮДП ПОД КРЫЛОМ АВИАТОРОВ ФСБ	16
ПОГРАНИЧНИК – ПО СУТИ, УЧИТЕЛЬ – ПО ПРИЗВАНИЮ	17
Профессор Московского пограничного института Дмитрий Толстухин	
НАКАНУНЕ СВЕРШЕНИЙ	20
К 30-летию десантно-штурмовой маневренной группы Краснознаменного Восточного пограничного округа	
НАСТОЯЩАЯ ЖИЗНЬ	22
Константин Тоцкий: погранвойска в эпоху перемен	
80 ЛЕТ АВИАЦИИ ПОГРАНИЧНЫХ ВОЙСК	26
ГЕНЕРАЛ-ЛЕЙТЕНАНТ АЛЕКСАНДР ДУБАСОВ: «Я – ЛЕТЧИК-ПОГРАНИЧНИК И ГОРЖУСЬ ЭТИМ ЗВАНИЕМ!»	32
ПЕРВЫЙ СРЕДИ РАВНЫХ	36
Возглавляя пограничную авиацию, Николай Рохлов превратил ее из средства усиления в мощную ударную силу	
САМАЯ ВЫСОКАЯ МЕЧТА – ВЫСОТА ШТУРМАН	40
ДВАДЦАТЬ СЕМЬ КАЛЕНДАРНЫХ... ПУТЬ В ПОГРАНИЧНУЮ АВИАЦИЮ	48
ХРАНИТЕЛЬ БОЕВЫХ МАШИН НА ДАЛЬНИХ РУБЕЖАХ	52
ВСТРЕЧА	56
КОМАНДИР	58
ЛИТЕРАТУРНЫЕ СТРАНИЦЫ	62



ВETERАН ГРАНИЦЫ

№2 (57) 2012

апрель — июнь

ЕЖЕКВАРТАЛЬНОЕ ПРИЛОЖЕНИЕ к информационно-аналитическому и военно-публицистическому журналу «Пограничник Содружества»

Индекс журнала по каталогу «Роспечать» 72144; 45983 (годовой)

Редакционная коллегия:

председатель редколлегии
СЕМЕНОВ Ю.Б.

(главный редактор
объединенной редакции);

заместитель председателя редколлегии
МУСАЛОВ А.Н.

члены редколлегии:

ВЕРШИНИН В.С.

(главный редактор);

НЕИЩЕНКО В.Д.

(Координационная служба СКПВ);

ЗГЕРСКИЙ Г.А.

(Координационный совет

Международного союза
общественных объединений

ветеранов (пенсионеров)

пограничной службы);

МАРТИРОСЯН М.А.

(Республика Армения);

ТИЩЕНКО А.В.

(Республика Беларусь);

НУРТАЗАЕВ О.А.

(Республика Казахстан);

АБДИЛАЗИЗОВ Д.Х.

(Кыргызская Республика);

МУСОЕВ С.А.

(Республика Таджикистан);

ПЕТРОВ В.В.

(КЖИ «Граница» ФСБ России);

КОВАЛЬ М.В.

(Украина);

**Художественное оформление,
компьютерный набор и верстка:**
СОСКОВ И.В.

Редактор: БЕЛЕЦКАЯ Ю.О.
Корректор: ДАНИЛОВА Т.С.

АДРЕС РЕДАКЦИИ:

101000, г. Москва,
Главпочтамт, а/я 711.
Тел.: (495) 259-84-51,
факс: (495) 256-51-59.

E-mail: pogsodr@rambler.ru

Сдано в набор 02.04.2012 г.

Подписано в печать 15.05.2012 г.

Формат 60x84 1/8. Бумага фин. мелов.

Отпечатано в полиграфическом отделе
КЖИ «Граница»

123007, г. Москва, ул. Шенюгина, д. 4
Заказ № 63

Учредители:

Совет командующих Пограничными войсками;
Федеральная служба безопасности Российской Федерации;
Координационный совет Международного союза
общественных объединений ветеранов (пенсионеров)
пограничной службы.

Издатель:

ФГУ «Книжно-журнальное издательство
«Граница» ФСБ России».
Журнал зарегистрирован в Министерстве печати и
информации Российской Федерации,
регистрационный № 014355.

НОВЫЙ ПРЕДСЕДАТЕЛЬ – НОВЫЕ ЗАДАЧИ

Новым председателем организации ветеранов Государственной пограничной службы Украины стал генерал-лейтенант в отставке Анатолий Макаров. Его кандидатуру единогласно утвердили участники VI отчетно-выборной конференции в конце прошлого года.



Генерал-лейтенант в отставке
А. Макаров

Службу Анатолий Андреевич начал солдатом в Восточном пограничном округе. Окончил Алма-Атинское высшее пограничное училище КГБ СССР и Военную академию имени М.В. Фрунзе. Занимал многие ответственные посты, в том числе заместителя начальника войск Тихоокеанского пограничного округа, начальника штаба Дальневосточного пограничного округа, заместителя командующего пограничными войсками Украины. Погранвойскам он отдал более 40 лет. Его последняя должность – заместитель главы Генеральной военной инспекции при Президенте Украины. Анатолий Макаров награжден орденами Красной Звезды, Богдана Хмельницкого III степени, «За заслуги» III степени, многими медалями и знаками отличия.

Он Почетный сотрудник Службы безопасности Украины, Почетный пограничник Украины.

После избрания нового председателя на конференции были определены задачи ветеранской организации на 2012 год. Одно из основных направлений ее работы – всесторонняя защита социальных, правовых и экономических интересов ветеранов. Поэтому на конференции, в частности, было принято решение о создании комиссии по оказанию помощи нуждающимся инвалидам, одиноким, тяжело больным ветеранам и вдовам пограничников.

Первоочередной задачей организации стал вопрос пенсионного обеспечения. Теперь раз в полугодие будут проходить встречи ветеранского актива с работниками финансово-экономического департамента. Также налажена тесная связь с отделом по вопросам методологии пенсионного обеспечения.

Совместно с сотрудниками Госпогранслужбы в рамках конференции был утвержден план по приведению в порядок захоронений пограничников, мемориальных досок, возложению к ним венков в дни государственных праздников и знаменательных исторических дат.



Делегаты VI конференции

СЛУЖБА ПРОДОЛЖАЕТСЯ

В феврале 2012 года состоялось первое заседание консультативно-экспертного совета ветеранов Пограничного управления ФСБ России по Республике Калмыкия и Астраханской области.

Идея создания этой общественной организации неслучайна. Ветераны пограничных органов, обладая огромным служебным и боевым опытом, всегда оказывали посильную помощь сотрудникам управления. Их участие в укреплении дисциплины в подразделениях границы, неустанная работа по воспитанию допризывной молодежи – весомый вклад в дело защиты государственных рубежей.

В состав консультативно-экспертного совета пограничного управления вошли ветераны пограничных органов, которые не понаслышке знакомы с превратностями службы и могут оказать реальную помощь. Это полковник в отставке В. Андреев, капитаны 1 ранга запаса А. Сандриков и А. Васильев, а также офицеры, стоявшие у истоков становления на Астраханской земле подразделений береговой охраны, пограничного контроля, участники боевых действий в Афганистане.

В планах совета – выезды в подразделения границы и на корабли, изучение проблем социальной защищенности ветеранов и представление руководству управления вариантов их решения, участие в военно-патриотической работе с молодежью.

Работа консультативно-экспертного совета – взаимовыгодное сотрудничество. С одной стороны, пограничники обретают надежных помощников в решении поставленных перед ними задач, с другой – ветераны продолжают служить Родине, делятся жизненным опытом с новым поколением стражей границ.

НОУТБУК ДЛЯ ОТЛИЧНИКА

21 февраля 2012 года президент Клуба руководителей пограничных ведомств государств – участников СНГ Виталий Грицан вручил кадету Первого пограничного кадетского корпуса ФСБ России Станиславу Колотушину ноутбук (на нижнем снимке). «Данный кадет учится на "отлично", дисциплинированный, добросовестный, постоянно работает над собой. Он всегда в первых рядах, стремится к лидерству, принимает активное участие в жизни коллектива кадетского корпуса», – говорится в его характеристике.

В соответствии с «Положением о поощрении учеников (воспитанников) средних образовательных учреждений в государствах – участниках Содружества Независимых Государств», которое Совет командующих Пограничными войсками одобрил 22 апреля 2010 года, такие награждения проводятся по итогам первого и второго учебного полугодия. Документы на кандидатов для поощрения с необходимым обоснованием образовательные учреждения направляют в адрес руководителя Пограничной службы к 1 декабря и 1 мая. Награды заслуживают воспитанники, проявившие по итогам учебного полугодия или года незаурядные способности, показавшие отличную успеваемость, дисциплину, активно участвующие в общественной и спортивной жизни образовательного учреждения, а также совершившие благородные поступки.

Молодые люди поощряются грамотами, ценными подарками или экскурсионной поездкой по местам Боевой славы. Также они могут быть представлены к награждению знаками отличия, государственными орденами и медалями. Ценные подарки в торжественной обстановке вручают представители Клуба руководителей пограничных ведомств государств – участников СНГ.

Напомним, эта организация была создана три года назад. Помимо работы с молодежью, в необходимых случаях Клуб оказывает моральную и материальную поддержку семьям военнослужащих в странах Содружества. Основными спонсорами выступают банк «ВТБ-24» и ЗАО «Безопасность границы».



ШЕФЫ

17 февраля 2012 года группа сотрудников и ветеранов Пограничного управления ФСБ России по Волгоградской области в рамках реализации государственной программы «Патриотическое воспитание граждан Российской Федерации на 2011–2015 годы» посетила Левчуновскую среднюю общеобразовательную школу Николаевского района Волгоградской области, а 28 февраля – гимназию № 7 Красноармейского района Волгограда. Эти школы – подшефные учебные заведения пограничников. Ветераны и сотрудники управления часто встречаются с их воспитанниками и педагогами, проводят за-

нятия в Клубе юных друзей пограничников Левчуновской школы. Такие встречи всегда полезны и познавательны: школьники с интересом слушают увлекательные рассказы о службе, преподаватели открывают для себя новые грани профессии защитника рубежей Отечества, а сами пограничники знакомятся с учебно-воспитательным процессом, что помогает им лучше понять современную молодежь, донести до нее традиции и ценности старших поколений. ■

*Материалы рубрики подготовили
Антон ДМИТРИЕВ, Юлия БЕЛЕЦКАЯ, пресс-служба Пограничного управления ФСБ России по Волгоградской области.
Фото из архива редакции «Ветеран границы»*

ВETERАНЫ-ПОГРАНИЧНИКИ КУБАНИ СПЛОТИЛИ СВОИ РЯДЫ

Состояние работы ветеранских организаций на местах все чаще становится объектом пристального внимания и заботы руководства Координационного совета Международного союза общественных объединений ветеранов (пенсионеров) пограничной службы. И это отнюдь не случайно. За последнее время не только социальные проблемы ветеранов, но и возрастающая значимость их роли в патриотическом воспитании подрастающего поколения неоднократно актуализировались на самом высоком государственном уровне.

Совершенствуется нормативная база, способствующая поднятию статуса ветеранских объединений и созданию условий для оптимизации их организационной структуры. Так, например, в августе прошлого года были изданы два ведомственных приказа, регламентирующих вопросы взаимодействия пограничных органов с организациями ветеранов.

А как они реализуются в «первичках»? Что можно еще сделать для повышения эффективности деятельности и сплоченности ветеранов-пограничников?

Владимир ВЕРШИНИН

Эти и другие текущие вопросы должны были изучить, а также дать на них исчерпывающие ответы прибывшие в начале февраля в Краснодарский край члены Президиума Координационного совета генерал-майор запаса В. Отрощенко и полковник в отставке Н. Болотников. Миссия, несмотря на кажущуюся притягательность имиджа курортных городов Черноморского побережья, предстояла не легкая. И вот почему. Москвичам необходимо было ознакомиться с положением дел в нескольких исторически сложившихся самостоятельных ветеранских организациях пограничников и рационально объединить их совместные усилия в рамках региональной структуры с центром управления в Краснодаре.

В результате последовавшей после 1992 года передислокации пограничных соединений и частей из республик Закавказья некоторые города Краснодарского края в дополнение к Сочи, Туапсе, Новороссийску и Анапе приобрели статус пограничных. Таким образом, в городах Славянск-на-Кубани, Темрюк, Кропоткин, Тимашевск и ряде других населенных пунктов края появились «зеленые фуражки». Со временем там стали выкристаллизовываться и первичные ветеранские организации.



С ветеранами-пограничниками Новороссийска

Последующие реформирования в системе пограничных органов по территориальному принципу обусловили создание в столице Кубани на базе бывшего оперативно-войскового отдела «Краснодар» нового объединения – Черноморско-Азовского пограничного управления береговой охраны ФСБ России. В него вошли несколько частей обеспечения, а также Службы в городах Сочи, Новороссийск, Тимашевск.

В целях объединения и координации деятельности разрозненных ветеранских структур в 2005 году по инициативе и при активном участии полковника В. Носика, в ту пору заместителя начальника

управления по кадрам и воспитательной работе, была создана региональная организация ветеранов (пенсионеров) пограничников Краснодарского края. К ней затем на правах ассоциативного члена присоединились и ветераны пограничной службы расположенной по соседству Республики Адыгея.

Примечательно, что в последние годы ветеранские организации с зеленым кантом стали возникать и в других «непограничных» городах Кубани. Например, в таких как Тихорецк и Армавир. Отдельного внимания и особого подхода заслуживает старейшая ветеранская организация моряков-пограничников в курортной Анапе, где дислоци-

руется Институт береговой охраны ФСБ России, преемник бывшего пограничного морского учебного центра.

Первым пунктом назначения представителей Международного союза ветеранов-пограничников был Новороссийск. В день их приезда город-герой находился во власти бушевавшей на всем Черноморском побережье стихии со штормовым ветром и непривычным для этих мест сильным морозом. Но ничто не смогло помешать лидерам и активистам всех трех ветеранских организаций частей, бывших до 2007 года самостоятельными: пограничного отряда (подполковник в отставке А. Арсенович), ОКПП (полковник в отставке В. Макаров) и ОБСКР (капитан 2 ранга в отставке М. Середа), собраться вместе для встречи гостей и обсуждения животрепещущих проблем. А таковых у ветеранов накопилось немало, как организационных, так и сугубо житейских.

Взять хотя бы вопрос медицинского обеспечения. При наличии в Новороссийске поликлиники – медсанчасти УФСБ по Краснодарскому краю ветераны-пограничники по старинке прикреплены к ведомственному госпиталю в Анапе, и в этой связи вынуждены ездить на прием к врачу за 40 километров. Это, конечно, создает дополнительные трудности, в том числе при получении путевок в санаторно-курортные учреждения. А как быть инвалидам, одиноким ветеранам? Противоречия, которые формировались годами, разрешить в одночасье будет далеко не просто.

Возникают и внутренние организационные вопросы, и их появление совершенно естественно, поскольку каждая ветеранская общность имеет свои исторические корни, сложившиеся традиции, систему управления. Но, к чести новоросийцев, большинство домашних проблем им удалось разрешить самим, пойдя на разумный компромисс. А именно, сохранив достаточную самостоятельность каждой из 4 «первичек» (включая организацию в г. Туапсе), стать частью единой ветеранской организации под патронажем Службы в городе Новороссийске ЧАПУ БО ФСБ России.

После объединения ее потенциал стал насчитывать более 700 ветеранов, в числе которых 50 участников Великой Отечественной войны и 81 участник боевых действий.

Отрадно, что тон в работе организации задает именно эта категория ветеранов-пограничников. Так, несмотря на свой солидный возраст, подполковник в отставке Г. Гноевой – активный член совета. На протяжении уже многих лет он является генератором идей, застрельщиком славных ветеранских дел и своеобразной визитной карточкой новоросийцев. Григорий Ефимович по праву гордится тем, что дважды представлял ветеранов-пограничников при посещении города-героя Новороссийска Владимиром Путиным.

Безусловно, надо отдать должное начальнику Службы полковнику А. Чемеричко и его заместителям. Они с пониманием относятся к нуждам и чаяниям ветеранов, видя в них опору в воспитании молодых сотрудников. Жизнь убеждает, что успех деятельности ветеранских объединений во многом зависит от уровня взаимодействия с командованием пограничных органов. И этот уровень гости из Москвы оценили на «отлично».

Покидая Новороссийск, они были вполне уверены, что возглавляемая председателем Совета объединенной организации полковником в отставке В. Шуля-

ком сплоченная команда лидеров профильных ветеранских «первичек» способна еще теснее сплотить ряды и совместными практическими делами доказать, насколько плодотворным может быть взаимодействие в рамках единой структуры.

Следующим пунктом пребывания делегации была Анапа, где москвичей тепло встретили командование Института береговой охраны ФСБ России и председатель ветеранской организации капитан 2 ранга запаса Н. Пастухов. Примечательно, что беседа проходила в только что отремонтированном специально выделенном для совета ветеранов помещении, что красноречиво свидетельствовало о неформальном отношении руководства вуза к созданию условий для жизнедеятельности общественного объединения, которое является их верным помощником.

Николай Николаевич рассказал, что основные акценты в работе ветеранов сделаны на использование их богатого жизненного опыта и знаний в интересах повышения эффективности учебно-воспитательного процесса. Кроме того, на оказание помощи их семьям в решении социально-бытовых проблем, а также на сохранение преемственности поколений и передаче профессионального опыта действующим сотрудникам. В настоящее время ветеранская организация



К ветеранам обращается начальник ЧАПУБО ФСБ России генерал-майор Ю. Звирьк

института насчитывает свыше 500 человек, в их числе 7 участников Великой Отечественной войны и 16 участников боевых действий и локальных войн.

Особое место в повседневной деятельности ветеранской организации занимает взаимодействие с руководством и отделом воспитательной работы вуза. Непосредственно при содействии начальника института контр-адмирала В. Белкова определяются приоритеты в работе с ветеранами, регулярно проводятся встречи с командованием, на которых они получают информацию о буднях органов безопасности в современных условиях, о ходе планового учебного и воспитательного процесса подготовки специалистов для береговой охраны. Советом ветеранов вуза совместно с руководителями подразделений проводится целенаправленная работа по привлечению актива организации к военно-патриотическому воспитанию переменного состава института на славных боевых и чекистских традициях старшего поколения.

Совершенно очевидно, что деятельность ветеранской организации в вузе пограничной направленности, не входящем формально в структуру Пограничной службы ФСБ России, имеет свою специфику. В этой связи был поставлен вопрос: как наилучшим образом интегрировать анапчан в общую систему общественных объединений ветеранов (пенсионеров) пограничной службы? Участники встречи пришли к мнению, что по примеру «первичек» Московского и Голицынского пограничных институтов ФСБ России, гармонично занявших свою нишу в рядах организации ветеранов-пограничников по Москве и Московской области, и ветеранов Института береговой охраны также было бы логичнее включить в состав регионального объединения.

Таким образом, в краевой центр, где было запланировано проведение расширенного заседания Координационного совета ветеранов (пенсионеров) пограничников Краснодарского края и Республики Адыгея представители из Москвы прибыли уже под впечатлением от положения дел на местах и с гото-

выми предложениями разрешения организационных вопросов.

В Черноморско-Азовском пограничном управлении береговой охраны ФСБ России В. Отрощенко и Н. Болотникова встречали как долгожданных гостей. И не только потому, что со многими руководящими сотрудниками управления они были хорошо знакомы еще по совместной службе.

В ходе конструктивного диалога с начальником управления генерал-майором Ю. Звирьком и его заместителями контр-адмиралом С. Стрижевым, полковником С. Ульяновым и полковником С. Ермоликом было выражено единое мнение относительно текущего состояния и перспектив ветеранского движения пограничников Кубани. Заинтересованное внимание командование проявило и к вопросу повышения эффективности работы консультативно-экспертной группы, костяк которой составляют заслуженные ветераны.

А поэтому от представителей Президиума Координационного совета Международного союза ветеранов-пограничников ожидали не только понимания существующих проблем, но и разъяснения неясных вопросов, оказания практической помощи в их разрешении.

Логическим завершением работы москвичей явилось расширенное заседание Координационного совета ветеранов (пенсионеров) пограничников Краснодарского края и Республики Адыгея. В начале работы собравшиеся минутой молчания почтили память недавно ушедших из жизни ветеранов, в том числе и председателя регионального объединения полковника в отставке В. Русакова.

С приветственным словом к ветеранам-пограничникам обратился генерал-майор Ю. Звирьк. Юрий Дмитриевич заверил, что командование управления будет проводить твердую линию, направленную на укрепление взаимодействия с общественными объединениями ветеранов в интересах плодотворного сотрудничества и сохранения преемственности поколений пограничников. Он особо подчеркнул роль и место первичных ветеранских организаций, деятельность которых направлена на оказание

помощи в профессиональном становлении и воспитании личного состава частей и подразделений, непосредственно охраняющих государственную границу.

Полковник С. Ульянов проинформировал ветеранов об оперативной обстановке на участке управления и довел основные положения Концепции развития Пограничной службы ФСБ России до 2020 года.

С отчетными докладами выступили председатели советов ветеранских организаций городов Краснодарского края и Республики Адыгея. В каждом выступлении за цифрами и перечислениями добрых дел просматривалась активная жизненная позиция ветеранов-пограничников, их стремление быть полезными для общества. И, пожалуй, самое главное – устойчивое ощущение их значимости и востребованности как влиятельной гражданской силы, с потенциалом которой считаются и будут считаться впредь.

Так, например, ветеранская организация пограничников Майкопа насчитывает чуть более 50 человек, но в ее активе – разрешение социальных проблем ветеранов и членов их семей, создание и шефство над отрядом ЮДП, тесное взаимодействие с Отделением пограничного контроля «Туапсе». При поддержке местных органов власти ветераны организовали не только поиск захоронений воинов-пограничников 23-го полка, погибших при освобождении города, но и сбор средств на установление им памятника.

Есть конечно и проблемы: ветеранская организация до сих пор не имеет своего помещения, возникают трудности в вопросах медицинского обеспечения ветеранов-пограничников, нет должного взаимопонимания с руководством УФСБ России по Республике Адыгея. Тем не менее, совет ветеранов и актив, возглавляемые полковником в отставке З. Мугу, с оптимизмом смотрят в будущее, строя новые планы и создавая условия для развития организации, членом которой по уставу может стать любой пограничник.

В заседании Координационного совета традиционно принял участие председатель ветеранской организации УФСБ России по

Краснодарскому краю полковник в отставке К. Горожанин. В своем выступлении Константин Иванович подчеркнул органичную связь двух родственных по чекистскому духу общественных ветеранских организаций, призвал к обмену опытом работы и объединению усилий в решении уставных целей и задач.

Он сказал, что руководство управления рассматривает ветеранов-чекистов как свой боевой резерв в оперативно-служебной деятельности, что определяет и особо теплое отношение к ним. Это позволяет после выхода сотрудника на пенсию не утрачивать с ним связь, плодотворно использовать его богатый опыт и приверженность делу всей жизни в целях воспитания и обучения молодого поколения работников органов безопасности.

И ветераны не остаются в долгу. Так, в сентябре прошлого года ими был организован «круглый стол» на тему «Солидарность в борьбе с терроризмом», посвященный трагедии в Беслане. В нем приняли участие представители краевых ветеранских организаций, городской школы № 32, патриотических и молодежных общественных объединений, департаментов администрации и антитеррористической комиссии Краснодарского края, средства массовой информации.

К этому мероприятию было приурочено издание пособия «Особенности терроризма в России и меры антитеррористической защиты», актуальность и практическая направленность которого была отмечена участниками «круглого стола». Вышла в свет и уже нашла своего читателя четвертая книга «Без грифа секретно», написанная на основе воспоминаний ветеранов-чекистов края. В настоящее время при активном участии ветеранов краевого управления ФСБ ведется работа по изданию книги «Кубань в годы Великой Отечественной войны», прорабатывается вопрос создания благотворительного фонда по оказанию помощи нуждающимся ветеранам и членам семей сотрудников, погибших при исполнении служебного долга.

Заместитель председателя Координационного совета ветеранов (пенсионеров) пограничников Краснодарского края подполков-

ник в отставке Ю. Кузин отметил, что деятельность организации осуществляется в тесном контакте с отделом воспитательной работы пограничного управления и ветеранской организацией УФСБ России по Краснодарскому краю. Примером этого служит совместная научно-практическая конференция на тему «Особенности воспитания патриотизма у молодого поколения», а также планы по подготовке к празднованию 70-летия окончания битвы за Кавказ, 90-летия образования Закавказского пограничного округа, 95-летия учреждения пограничных войск, 105-летия со дня рождения Ф.Э. Дзержинского. Кроме того, в планах ветеранов-пограничников края на 2012 год предусмотрены проведение литературного конкурса, посвященного этим датам, а также комплекс мер по чествованию пограничных династий.

В ходе решения организационных вопросов ветераны-пограничники наметили дату внеочередного заседания Координационного совета и единогласно предложили для избрания председателем консультативно-экспертной группы при пограничном управлении кандидатуру генерал-майора в отставке М. Безрукова. Михаил Григорьевич до выхода на пенсию длительное время являлся руководителем кадрового подразделения центрального аппарата Пограничной службы, а в по-

следующем – заместителем командующего группировкой российских пограничников в Таджикистане.

Завершили большой и заинтересованный разговор выступления гостей из Москвы. Безусловный интерес всех присутствующих вызвала информация Н. Болотникова об изменениях в пенсионных выплатах и механизме начисления пенсий различным категориям ветеранов. Николай Васильевич подробно и доходчиво ответил на вопросы, высказал советы и рекомендации по соблюдению социальных прав и гарантий военных пенсионеров.

В. Отрощенко проинформировал коллег об основных направлениях деятельности Международного союза ветеранов-пограничников в ближайшее время, сделав акцент на предстоящих юбилейных датах: 20-летию Совета командующих Пограничными войсками и 90-летию Закавказского пограничного округа, которые будут широко отмечаться в Москве и Ставрополе. Он также выразил удовлетворение итогами поездки и благодарность ветеранам-пограничникам Кубани от имени Председателя Координационного совета Международного союза общественных объединений ветеранов (пенсионеров) пограничной службы генерал-лейтенанта в отставке Г. Згерского. ■

Фото автора



С ветеранами-пограничниками Кубани

ОБРАЩЕНИЕ

ПРЕДСЕДАТЕЛЕЙ КОМИТЕТОВ И СОВЕТОВ ОРГАНИЗАЦИЙ ВETERANОВ ЛОКАЛЬНЫХ ВОЙН И ВОЕННЫХ КОНФЛИКТОВ

Уважаемые граждане Российской Федерации, стран СНГ и Балтии!

Уважаемые ветераны локальных войн и военных конфликтов!

15 февраля 2014 года будет отмечаться 25-летие вывода советских войск из Республики Афганистан. Они честно выполнили свою миссию, остались верны присяге, традициям подвига своих отцов и дедов, победивших фашизм в годы Великой Отечественной войны.

Все дальше уходят в историю события тех лет. Не предать забвению ратный подвиг воинов-интернационалистов – наш святой долг. В целях продолжения работы по дальнейшему увековечению памяти военнослужащих, погибших при защите интересов Отечества за рубежом, Министерство культуры Российской Федерации поддержало инициативу представителей общественности о создании в составе проектируемого фондохранилища Центрального музея Великой Отечественной войны Музея воинов-интернационалистов. Он необходим для исполнения желания воинов-интернационалистов об увековечении памяти о героизме, мужестве, самоотверженности защитников Отечества и сохранении для потомков документов, артефактов и других предметов, связанных с воинской славой России, стран СНГ и Балтии.

Одно из важнейших направлений деятельности Музея воинов-интернационалистов – формирование и пополнение фондов материалами боевого пути объединений, соединений, воинских частей и подразделений, воспоминаниями ветеранов, принимавших участие в боевых действиях за пределами Отечества – в Китае, Корее, Вьетнаме, Мозамбике, Анголе, Афганистане, Таджикистане, Южной Осетии, Абхазии, на Ближнем Востоке, Кубе и других странах, с целью дальнейшего их использования на выставках и в экспозициях, посвященных этим событиям.

Председатели комитетов и советов организаций ветеранов локальных войн и военных конфликтов обращаются к участникам боевых действий на территории других государств, проявляющим ныне в Российской Федерации, стра-

нах СНГ и Балтии, родным и близким погибших военнослужащих, к лидерам политических партий, общественных объединений и коммерческих организаций, религиозных конфессий, ко всем гражданам бывшего Советского Союза с просьбой принять участие в пополнении фондов и экспозиций Музея воинов-интернационалистов.

Ваше участие может выражаться в пополнении фондовых коллекций музея подлинными вещественными предметами, письменными, изобразительными, фотографическими материалами, принадлежащими участникам этих событий, хроникально-документальными кинолентами о локальных войнах и конфликтах, аудио-, видеоматериалами на электронных носителях.

Полагаем, что наше сотрудничество сыграт важную роль в пополнении фондов Музея воинов-интернационалистов в составе Центрального музея Великой Отечественной войны материалами, отражающими значительный вклад бывшего Советского Союза и Российской Федерации в оказание военно-технической и гуманитарной помощи развивающимся странам. Этот музей станет отражением всенародной памяти и благодарности воинам-интернационалистам, исполнявшим воинский и служебный долг за пределами Отечества. Он будет всемерно способствовать сохранению и укреплению духовной преемственности воинов всех поколений, совершенствованию патриотического воспитания молодежи, а у жителей каждого города, района и населенного пункта, кроме того, вызывать гордость за свой родной край и земляков.

Низкий поклон и вечная память погибшим героям! Желаем всем участникам, ветеранам боевых действий за пределами Отечества, их семьям здоровья, благополучия и достойной жизни!

Материалы просим направлять по адресу: 121170, г. Москва, ул. Братьев Фонченко, д. 10, Центральный музей Великой Отечественной войны 1941–1945 годов.

Справки по телефонам:
8-499-142-05-93;
8-495-449-82-79

С уважением, участники совещания председателей комитетов и советов организаций ветеранов локальных войн и военных конфликтов:

Александр Разумов, председатель правления Общероссийской общественной организации «Российский союз ветеранов Афганистана»;

Руслан Аушев, председатель Комитета по делам воинов-интернационалистов при Совете глав правительств СНГ, Герой Советского Союза;

Василий Григорьев, заместитель председателя Совета Московского городского отделения Всероссийской общественной организации ветеранов «Боевое братство»;

Станислав Стрижнев, председатель правления Общероссийского общественного фонда «Вечная память»;

Владимир Шишов, заместитель председателя Общероссийской общественной организации инвалидов войны в Афганистане и военной травмы «Инвалиды войны»;

Иван Черных, первый заместитель руководителя аппарата Центрального совета Всероссийской общественной организации ветеранов «Боевое братство»;

Геннадий Шорохов, исполнительный секретарь Международного союза общественных объединений ветеранов «Боевое братство»;

Александр Баер, начальник управления по патриотическому воспитанию Международного союза общественных объединений ветеранов «Боевое братство»;

Иван Шилов, помощник министра внутренних дел Российской Федерации по работе с ветеранами, генерал-полковник в отставке;

Александр Голубев, председатель Совета ветеранов Службы внешней разведки Российской Федерации, генерал-лейтенант в отставке. ■

В почетном ряду воинов-интернационалистов достойное место занимают и воины в зеленых фуражках. Свыше 60 000 пограничников прошли сквозь огонь Афганистана, показав высокий уровень боевой выучки, стойкость и отвагу. 27 000 из них награждены орденами и медалями СССР, семеро удостоены звания Героя Советского Союза. Их смелость и мужество, проявленные при выполнении интернационального долга, вызывают глубокое уважение у стражей рубежей нового поколения. За десять лет пребывания в Афганистане пограничники провели 1113 боевых операций, более 2500 рейдов и 4000 засад. В ходе этих операций уничтожены свыше 41 000 боевиков и 19 000 захвачены в плен.

Международный союз общественных объединений ветеранов (пенсионеров) пограничной службы рассмотрел обращение, поддерживает его и рекомендует всем организациям, входящим в наш Союз, в целях увековечения памяти о героизме, мужестве, самоотверженности защитников Отечества поддержать и принять меры к реализации его положений.

Геннадий Згерский, председатель Координационного совета Международного союза общественных объединений ветеранов (пенсионеров) пограничной службы, генерал-лейтенант в отставке

ВETERАНЫ МОСКВЫ И ОБЛАСТИ ОБРЕЛИ СВОЕ ЗНАМЯ

16 апреля состоялось расширенное заседание объединенного совета Межрегиональной общественной организации ветеранов (пенсионеров) пограничной службы Москвы и Московской области. Пожалуй, самым главным событием этого дня стало вручение организации знамени.

Владимир ВЕРШИНИН



Красное с зеленой полосой полотнище с изображением гербов столичного региона и вышитым золотой нитью названием организации под торжественный марш в актовом зале Центрального пограничного музея ФСБ России, где проходило заседание, внесла группа знаменосцев из заслуженных ветеранов-пограничников.

Председатель Координационного совета Международного союза общественных объединений ветеранов (пенсионеров) пограничной службы генерал-лейтенант в отставке Геннадий Згерский отметил, что за годы плодотворной деятельности четырехтысячный отряд ветеранов организации стал флагманом ветеранского движения пограничников.

Свидетельством тому являются конкретные достижения в деле военно-патриотического воспитания подрастающего поколения, в вопросах оказания социальной поддержки ветеранам, в передаче опыта службы молодым сотрудникам. Совет ветеранов пограничной службы Москвы и Московской области неоднократно становился победителем различных смотров-конкурсов и творческих соревнований. Многие активисты организации награждены государственными и общественными наградами, стали обладателями звания «Почетный ветеран». Вручение организации знамени – это не только символ признания заслуг, но и серьезный аванс на будущее.

– Мы в праве ожидать, что под своим стягом ветераны-пограничники Москвы и Московской области добьются еще больших успехов в решении уставных задач, – подчеркнул в заключение Геннадий Анатольевич.

Г. Згерский под аплодисменты присутствующих вручил знамя организации председателю совета генерал-майору в отставке В. Виноградову.

В ответном слове Владимир Семенович заверил, что члены организации приложат все усилия, чтобы оправдать

оказанное доверие и по-прежнему будут являться застрельщиками новых инициатив.

С информацией о ходе проведения в организациях Международного союза с апреля 2011 года по октябрь 2012 года смотра – конкурса на лучшую организацию ветеранов пограничной службы государств – участников Содружества Независимых Государств по вопросу участия ветеранов в процессе воспитания пограничников и передаче им служебно-боевого опыта выступил генерал-майор запаса В. Отрошенко.

– Смотр-конкурс посвящен 20-летию образования Совета командующих Пограничными войсками, – подчеркнул Василий Иванович. – Сегодня активно идут мероприятия в организациях Воронежа, Белгорода, Петропавловска-Камчатского, в регионах Сибири и Дальнего Востока.

Организациям Москвы и Московской области предложено:

1. С целью охвата большинства ветеранов скорректировать планы работы «первичек» и в августе 2012 года подвести итоги первого этапа смотра-конкурса.

2. Приоритетной задачей считать активизацию согласованной деятельности ветеранских организаций по обучению и воспитанию молодежи города и области, сотрудников пограничной службы и курсантов московских пограничных вузов в интересах совершенствования их служебного мастерства и поддержания крепкой воинской дисциплины. Изучать и обобщать формы и методы работы ветеранских организаций по обучению и воспитанию пограничников.

3. Повышать эффективность работы ветеранских организаций по сохранению и приумножению славных боевых традиций пограничной службы. Развернуть работу по разработке перспективных планов мероприятий по подготовке к 70-летию Великой Победы.

4. При проведении и подготовке мероприятий, посвященных юбилейным датам важнейших сражений Великой Отечественной войны, уделять пристальное внимание увековечению памяти погибших защитников Отечества. Распространять положительный опыт этой работы на деятельность всех ветеранских организаций РФ и государств – участников СНГ. Считать первоочередной задачей защиту социальных прав и интересов ветеранов Великой Отечественной войны, участников боевых действий в «горячих точках», ветеранов военной службы. Постоянно заботиться о сохранении и благоустройстве мемориалов, памятников, братских могил и отдельных воинских захоронений. Активно содействовать проведению ежегодных вахт памяти. Оказывать помощь в работе поисковых отрядов.

5. В связи с приближением празднования 70-летия Победы кто как не участники войны могут рассказать правду о войне и Победе. И ветеранские организации должны активно привлекать участников войны, боевых действий к работе по военно-патриотическому воспитанию молодежи.

6. Проводить выездные встречи с ветеранами-пограничниками в Москве и области. В проведении мероприятий в ходе смотра-конкурса следует усилить работу по организации наставничества опытных ветеранов-специалистов пограничной службы в вузах. Продолжать акции «Горжусь своим дедом! Горжусь отцом!», «Свеча Памяти», «Хмурое утро» до 70-летия Победы.

В ходе заседания ветераны также обсудили вопрос о мерах по вовлечению в организацию новых членов, приняли в свой состав первичную ветеранскую организацию Секретариата центрального аппарата Пограничной службы ФСБ России. ■

Фото Валерия ИЛЬИНА

ГОД ИСТОРИИ ГРАНИЦЫ

Стальбек АСАКЕЕВ



Нынешний год в Кыргызской Республике объявлен Годом истории границы. Торжественная церемония, посвященная этому событию, состоялась 22 февраля в киргизском городе Токмоке, на заставе имени Джаманкула Чуйского пограничного отряда. Данное мероприятие было приурочено к знаменательным юбилейным датам 2012 года – 105-летию со дня рождения легендарного пограничника Джаманкула Дженчураева и Героя Советского Союза Мансуза Ванахуна, а также 85-й годовщине подвига пограничника Ташрабатской комендатуры Сергея Пекуша.

На торжество собрались родственники прославленных пограничников, ветераны Пограничных войск ГКНБ Кыргызской Республики, представители Чуйской областной администрации и Оперативной пограничной группы ФСБ России в Кыргызстане. Выступая перед участниками и гостями мероприятия, председатель Совета ветеранов Пограничных войск ГКНБ Кыргызской Республики Стальбек Асакаев зачитал обращение от имени возглавляемой им организации.

– В 2012 году отмечается ряд важных для судьбы Государственной границы Кыргызстана исторических дат, – сказал он. – 25 ноября 1882 года между Россией и Китаем был подписан Кашгарский протокол, на основании которого на киргизско-китайской границе был выставлен первый пограничный знак. В 1892 году из Оша вышла военная экспедиция, положившая начало охране границы на Памирском направлении. В 1992 году перед суверенным Кыргызстаном встал вопрос об охране собственной государственной границы. В том же году Кыргызстан принял участие в переговорном процессе с КНР по киргизско-китайскому участку внешних рубежей республики, руководитель национального погранведомства республики вошел в состав Совета командующих Пограничными войсками.

Совет ветеранов предлагает объявить 2012 год в Пограничных войсках ГКНБ Кыргызской Республики Годом истории границы Кыргызстана. Мы, ветераны границы, уверены, что пограничники Кыргызстана являются достойными

продолжателями славы и традиций, сформированных на рубежах Тянь-Шаня...

В Год истории границы Кыргызстана мы призываем сыновей равняться на подвиг старших поколений, повышать бдительность при несении пограничной службы, самоотверженно выполнять служебно-боевые задачи, крепить боевое братство, сплачивать воинский коллектив, обеспечивая мир, согласие и процветание народа Кыргызстана.

В завершение своего выступления Стальбек Асакаев дал старт Эстафете славы именных пограничных застав, вручив альбом «Летопись пограничной славы именных застав» начальнику заставы имени Джаманкула Дженчураева.

Своеобразным ответом ветеранам стало обращение коллектива заставы к личному составу Пограничных войск ГКНБ Кыргызской Республики «За боевое братство! За крепкий воинский коллектив!».

Со словами приветствия и поздравлениями к собравшимся обратились председатель Республиканского совета ветеранов войны, труда, Вооруженных сил и правоохранительных органов Тарас Токомбаев, представитель Оперативной пограничной группы ФСБ России в Кыргызской Республике полковник Леонид Сумароков, дочери пограничников, чьи имена названы киргизские заставы, представители Чуйской областной администрации и города Токмока.

Основные вехи истории границы Кыргызстана гостям мероприятия напомнила передвижная экспозиция музея пограничной славы. А с современной службой и бытом пограничников они познакомились в ходе экскурсии по заставе имени Джаманкула Дженчураева, которая стала заключительной частью торжества. ■

Фото автора

ЭКСКУРСИЯ НА ОСТРОВ ПОГРАНИЧНЫЙ

Юрий РУБАШЕВСКИЙ

Уже в сентябре этого года туристические группы смогут посетить остров Пограничный Брестской крепости, считает председатель Брестского горисполкома Александр Палышенков. Решение о том, что ранее закрытая территория станет доступной для туристов, принял в июне 2011 года Президент Беларуси Александр Лукашенко. До того остров входил в границы города, но был зоной особой охраны, подведомственной пограничникам.

На Пограничном сохранились фортификационные объекты, построенные до 1941 года, и более поздние – послевоенные. Новоделы (а это уже в значительной степени разрушенные гаражи, боксы, растворный узел, подсобные и хозяйственные помещения) будут снесены.

На острове 37 исторических объектов, относящихся к середине XIX – первой половине XX веков. В конце XVIII – середине XIX веков здесь осуществлялся таможенный контроль путешественников, пересекающих границу Российской империи. Сохра-

нились здание караульного домика той поры, а также капониры, фрагменты пороховых складов, казарм и казематов, оборудованных в земляных валах. В строительстве нескольких объектов участвовал генерал Дмитрий Карбышев (1880–1945 гг.).

Некоторые из этих исторических памятников в 50–70-е годы XX века использовали для служебных и бытовых нужд пограничники. Какие-то не пощадило время, да и две войны оставили на постройках острова множество шрамов. И все же большую часть архитектурных объектов удалось сберечь. Кстати, туристы, попав на остров, смогут увидеть памятник пограничникам автотранспортной роты 17-го Краснознаменного пограничного отряда и курсантам школы шоферов Белорусского пограничного округа, утром 22 июня 1941 года принявшим на себя первые удары немецко-фашистских войск.

Пропуск туристов изначально планировалось осуществлять по вантовому мосту на Речице. Однако выяснилось, что имеющаяся конструкция не

отвечает требованиям безопасности. Сейчас в Брестском государственном техническом университете разрабатывается документация на новый мост. Два крайних его пролета будут опираться на берега, а средний предполагается сделать подвесным. Общая длина моста составит около 150 метров. Предположительно его возведение завершится к концу августа.

Силами военнослужащих Министерства обороны Республики Беларусь в мае на остров будет наведен понтон. По нему пройдет техника, необходимая для строительства моста и демонтажа объектов, подлежащих сносу. Кстати, отходы вывозить не планируется: их будут дробить на месте, а полученную щебенку используют в качестве основы для пешеходных дорожек.

Остров по-прежнему остается в зоне особого режима, поэтому посетить его смогут только группы в сопровождении экскурсовода и пограничников. Туристам разрешат осмотреть реальные элементы границы – контрольно-следовую полосу, технические средства, ознакомиться с работой контролеров, взглянуть с белорусской стороны на территорию Польши. А самое главное – они увидят сохранившиеся сооружения Брест-Литовской крепости.

В перспективе на Пограничном появятся музеи, небольшие туристические объекты, будет восстановлен большой подвесной мост, некогда лежавший на пути от Тереспольских ворот крепости в Тересполь. Эти и другие объекты включены в концепцию «Историко-культурный комплекс "Брест" в границах наружных оборонительных валов Брестской крепости». В будущем именно через Пограничный остров предполагается организовать еще один переход для пропуска в упрощенном режиме граждан приграничных территорий Беларуси и Польши. ■



«РОССИЯ НАЧИНАЕТСЯ С ГРАНИЦЫ...»

Саратовский государственный музей Боевой славы, призванный рассказывать своим гостям о верности воинскому долгу и традициям пограничной службы, открылся в 1999 году в парке Победы на Соколовой горе. Героями основной его экспозиции «Трагедия и подвиг. Век XX» стали местные жители, принимавшие участие в Великой Отечественной войне, в локальных войнах и вооруженных конфликтах, а также в ликвидации последствий техногенных катастроф.

Елена МОСУНОВА

Сбор материала о тех, для кого граница стала судьбой, музей ведет уже несколько лет. Результатом собирательской и научной работы сотрудников стали выставки, посвященные тем, для кого граница – больше, чем линия на карте. В 2009 году была открыта выставка «Всегда на посту!». В год 70-летия начала Великой Отечественной войны начала работу экспозиция «В боях на западной границе». А в октябре 2011 года сотрудники музея посвятили 15-летию образования Юго-Восточного регионального управления ФПС выставку «Россия начинается с границы...». Свои награды, фотографии, документы и другой материал для нее предоставили первые стражи российско-казахстанской границы на территории Саратовской области.

Юго-Восточное региональное управление Федеральной пограничной службы России было образовано в соответствии с Указом Президента Российской Федерации от 19 июня 1996 года «О проведении эксперимента по невойсковой охране отдельных участ-

ков государственной границы Российской Федерации». Штаб его дислоцировался в Челябинске. Именно тогда Саратовская область в числе 24 других субъектов Российской Федерации стала приграничным регионом. Участок государственной границы с Республикой Казахстан проходит по шести ее муниципальным районам, протянувшись на 551,6 километра.

В конце 1996 года были сформированы отделы пограничной стражи в Омске, Саратове, Оренбурге и Челябинске. Саратовский отдел возглавил полковник Александр Журавлев, более 30 лет отдавший охране границы Отечества. Александр Васильевич начинал службу в Тихоокеанском округе, куда прибыл на должность заместителя начальника заставы после окончания Алма-Атинского высшего пограничного командного училища имени Ф.Э. Дзержинского. В 1980 году он возглавил комендатуру «Терней» Находкинского пограничного отряда. В 1993–1994 и 1996 годах служил в составе Группы пограничных войск Российской Федерации в Республике Таджикистан. А 26 декабря 1996 года полковник Журавлев был представлен губернатору Саратовской области Дмитрию Аяцкову. С того дня началась для Александра Васильевича сложная и ответственная работа по формированию отдела пограничной стражи. В саратовской степи не было ни наблюдательных вышек, ни пограничных столбов, ни контрольно-следовой полосы – пришлось перестраиваться, привыкать к новым условиям несения службы.

Для выставки «Россия начинается с границы...» Александр Журавлев предоставил музею знаки «Старший пограннаряда», «Отличник погранвойск», личные фотографии и поздравление от губернатора Саратовской области.

Первым подразделением пограничного контроля на Саратовской земле стал контролерский пост «Са-

ратов-Аэропорт», открытый для международного сообщения 28 января 1997 года. Спустя чуть более двух недель – 14 февраля – было оформлено первое воздушное судно заграничного следования по маршруту Саратов – Ереван – Саратов. В течение 1997 года регулярно выполнялись также авиарейсы в Баку и Ганновер. В дальнейшем география полетов из Саратова расширилась: самолеты отправлялись в Тель-Авив, Франкфурт-на-Майне, Тбилиси, Стамбул и другие города.

В феврале 2012 года КПП «Саратов-Аэропорт» отметил 15-летие первого оформления воздушного судна международного следования. Дипломы и грамоты, которыми награждено это подразделение, заняли достойное место в экспозиции Саратовского музея Боевой славы. С работой контролеров КПП «Саратов-Аэропорт» посетителей пограничной выставки знакомят фотографии, а также специальные просмотровые приборы «Камин», «Генетика», «Регула» и другие. Есть в музее и образцы поддельных документов, изъятых на паспортном контроле.

Первым командиром КПП «Саратов-Аэропорт» был полковник Валерий Карпенко. 35 лет Валерий Владимирович охранял границу с Китаем и Афганистаном, оберегал рубежи родной страны в Тихом океане, в Закавказье и Средней Азии, довелось побывать ему и на границах других государств – Южно-Африканской Республики и Мозамбика. В августе 1998 года на территории Саратовской области был сформирован отдельный контрольно-пропускной пункт «Саратов». Под руководством Валерия Карпенко административная граница постепенно превращалась в настоящий государственный рубеж. Вскоре на саратовском участке появились еще три КПП: «Озинки -Железнодорожный», «Озинки-Автомобильный» и «Александров Гай-Автомобильный».



Слева направо: палатка разведывательно-поисковой группы, награды Валерия Карпенко, стенд о работе КПП «Саратов-Аэропорт»

Ныне полковник в отставке Валерий Карпенко – председатель Совета ветеранов пограничной службы Саратовской области. На выставке в музее представлена его медаль «За отличие в охране государственной границы СССР», нагрудные знаки «За заслуги в пограничной службе» I и II степени, именной шеврон – подарок командования Юго-Восточного регионального управления пограничной службы, а также китель с наградными планками.

Значительную помощь в организации выставки «Россия начинается с границы...» музеем оказало Пограничное управление ФСБ России по Саратовской и Самарской областям. Его

сотрудники предоставили для экспонирования досмотровый комплект зеркал «Неоген (М-559)», набор инструментов для досмотра транспортных средств, дата-штамп, бинокль и другие приборы, применяемые в ходе осуществления пограничного контроля. Также на выставке можно увидеть современные комплекты обмундирования и экипировки стражей границы. А ее центральным экспонатом стала палатка разведывательно-поисковой группы, замаскированная под степной ландшафт.

На торжественном открытии выставки «Россия начинается с границы...» присутствовали ветераны-пограничники, представители

Пограничного управления ФСБ России по Саратовской и Самарской областям, школьники. Ветераны вспоминали годы, когда начиналась их служба на Саратовской земле, рассказывали о том, как обживали и обустроивали российско-казахстанскую границу. Материалы выставки и рассказы бывалых пограничников вызвали неподдельный интерес у юных гостей музея. Возможно, через несколько лет кто-то из них придет на смену нынешним стражам границы и будет так же бесстрашно и преданно оберегать рубежи Отечества. ■

Фото Алексея ЛЕОНТЬЕВА



В СТРОЮ С ГЕРОЯМИ ПРОШЛОГО

Военно-исторический клуб «Цитадель», образованный на базе Никопольского военно-исторического общества 9 мая 2009 года, занимается реконструкцией ратных подвигов. По крупицам воссоздавая детали обмундирования и вооружения, подробности боевых операций давно минувших лет, члены клуба пытаются понять, что и как пришлось пережить участникам великих исторических событий.

Сергей КУЗЬМЕНКО

Через три года мы будем отмечать 70-летие победы над фашизмом, праздник великий и печальный. Участники клуба военно-исторической реконструкции «Цитадель» начинают готовиться к этой дате уже сегодня. Они изучают малоизвестные страницы истории Второй мировой войны и особенно истории участия в ней советских пограничников.

Члены клуба «Цитадель» – граждане Украины в возрасте от 17 до 45 лет. Они – представители разных профессий, искренне увлеченные одним общим делом – изучением ратного прошлого своей страны. В

настоящее время «Цитадель» воссоздает униформу и снаряжение 86-го пограничного отряда войск НКВД БССР (1940–1941), 86-го пограничного Кенигсбергского ордена Красной Звезды полка войск НКВД СССР (1941–1945) и 1-й Санкт-Петербургской императора Александра III пограничной бригады.

Для реконструкции формы широко используются археологические, изобразительные и письменные источники. Члены клуба в точности копируют ее внешний вид, включая фурнитуру и снаряжение. Однако этим не ограничиваются.



Фактически клуб представляет собой воинское подразделение, действующее по принципам единоначалия и внутренней дисциплины. Каждый участник стремится к максимальной аутентичности. Многие буквально вживаются в роль, стараясь вести себя подобно людям былых эпох. И оказавшись среди них, временами ощущаешь себя в далеком прошлом, рядом с теми, кто защищал Родину в годы военного лихолетья.

Центральным мероприятием в деятельности участников клуба является реконструкция событий. «Цитадель» уже воссоздавала

освобождение от оккупантов города Одессы, подвиг советских пограничников в первые дни войны. Реконструкции проводились в Синельниково, Запорожье, в Никопольском районе. Принципиальный момент – организация мероприятий на местах реальных боев. Каждый участник такой реконструкции с легкостью может представить себе, что он, например, идет в атаку по следам солдат 40-х годов прошлого века.

В ближайших планах «Цитадели» – совместное с другими клубами участие в проекте «Пройдем дорогой дедов». Организатор

этого проекта – Днепропетровская областная общественная организация «Рубеж – Днепр». Его цель – показать молодому поколению различные этапы Великой Отечественной войны.

Также клуб «Цитадель» намерен развивать такие направления работы, как поиск и перезахоронение останков неизвестных солдат, проведение вахт памяти, открытие школьных музеев, беседы с ветеранами и экскурсии по местам исторических событий. ■

Фото автора

КЛУБ ЮДП ПОД КРЫЛОМ АВИАТОРОВ ФСБ

Накануне Дня защитника Отечества в московской средней школе № 1937, расположенной в микрорайоне «Выхино» Юго-Восточного административного округа столицы, прошла торжественная церемония посвящения ряда учеников в члены Военно-патриотического клуба юных друзей пограничников. Символично, что инициатива проведения данного мероприятия принадлежала ветеранам пограничной авиации, которые наряду с давними шефами школы – военнослужащими ракетно-космических войск – с недавних пор активно подключились к внеклассной работе с подрастающим поколением.

Владимир ВЕРШИНИН

Организаторы мероприятия – дирекция школы и руководитель клуба полковник в отставке заслуженный летчик Российской Федерации Владимир Ковалев постарались сделать так, чтобы этот день стал знакомым событием в жизни не только для ребят, которые произнесли клятву юных пограничников и стали обладателями зеленых беретов, но и для других присутствующих в зале учащихся и их родителей.

Надо отметить, что к подготовке торжества сами школьники отнеслись весьма ответственно. Старшеклассники продемонстрировали музыкально-поэтическую композицию, отражающую героику пограничной службы и величие священного долга по защите рубежей Отчизны. А одетые в специально сшитую для них форму члены клуба юных друзей пограничников с оптимистичным названием «Виктория» старались показать достигнутые ими навыки и полученные знания в соответствии с девизом «Учиться на "пять", трудиться на "пять", границу России на "пять" охранять!».

В торжественной обстановке состоялась церемония приема нескольких школьников в члены Военно-патриотического клуба ЮДП, в ходе которой они произнесли клятву перед лицом ветеранов и своих товарищей. Им были вручены форма, эмблемы с атрибутикой клуба, зеленые галстук и берет.

Среди приглашенных гостей было несколько ветеранов-пограничников во главе с Председателем Координационного совета Международного союза общественных объединений ветеранов (пенсионеров) пограничной службы генерал-лейтенантом в отставке Геннадием Згерским.

Приветствуя собравшихся в зале от имени многочисленного отряда ветеранов границы, Геннадий Анатольевич тепло поздравил принятых в клуб школьников. Он подчеркнул, что на пограничниках всегда лежала особая ответственность по защите рубежей нашей Родины. Вместе с тем они традиционно опирались на помощь добровольных помощников, благодаря которым



ежегодно задерживается до 40 процентов нарушителей границы. В тех ребятах, кто носит зеленые береты, ветераны-пограничники видят свое достойное продолжение и выражают надежду, что они станут настоящими патриотами и достойными гражданами нашей страны.

Доброе напутствие юным друзьям пограничников выразил и председатель совета ветеранской организации авиации ФСБ России полковник в отставке Вячеслав Сухов. Он заверил ребят, что шефство авиаторов, прошедших испытания службой на границе и в «горячих точках», станет для них хорошим подспорьем в определении дальнейшей профессии и жизненной судьбы. В качестве подарка для образованного в школе музея он преподнес флаг авиации ФСБ России и красочный фотоальбом, со страниц которого можно узнать о героических подвигах летчиков 23-го отдельного авиационного ордена Красной Звезды полка Пограничных войск КГБ СССР в небе Афганистана.

Ветераны-пограничники вручили членам клуба почетные грамоты. Наряду с памятными значками, пожалуй, самым лучшим подарком для них стала «Азбука юного пограничника».

Методист центра военно-патриотического и гражданского воспитания Юго-Восточного окружного управления образования Оксана Клименко в беседе с нашим корреспондентом рассказала о том, как создавался клуб и какие планы строят его руководители.

Идея создания Клуба ЮДП появилась в прошлом году в канун празднования Дня пограничника. Активную поддержку на первоначальном этапе оказало управление воспитательной работы Пограничной службы ФСБ России. Предварительно ребята, в основном дети и внуки проживающих вблизи школы офицеров-пограничников, изучали историю пограничной службы, писали сочинения о подвигах воинов границы, посетили Центральный пограничный музей ФСБ России, где в Зале пограничной славы им было вручено символическое пограничное знамя. Ученики школы стояли в почетном карауле у памятника пограничникам Отечества, что на Яузском бульваре, участвовали в миротворческих и патриотических мероприятиях, проводимых на Поклонной горе, в акции «Нет терроризму» у мемориала на Дубровке.

По инициативе Владимира Ковалева в часы внеклассной работы ветераны пограничной авиации стали регулярно посещать школу и выступать с уроками мужества, что в конечном итоге определило «авиационно-космическую» направленность Клуба юных друзей пограничников.

На основании совместного документа Департамента общего образования Министерства образования и науки Российской Федерации от 31 января 2011 года «О порядке создания отрядов юных друзей пограничников в субъектах РФ» идея вскоре нашла поддержку на уровне администрации округа и в настоящее время активно прорабатывается вопрос о взаимодействии с подобными отрядами в Москве. Например, с отрядом ЮДП школы № 1148, шефами которого является Пограничное управление ФСБ России по Республике Абхазия. В школах округа действуют еще два клуба. Хотелось бы, чтобы они также обрели своих наставников в действующих пограничных органах. Предполагается, что не за горами и организация соревнований между отрядами ЮДП из других округов столицы. ■

Фото Владимира МИТЮСОВА

ПОГРАНИЧНИК – ПО СУТИ, УЧИТЕЛЬ – ПО ПРИЗВАНИЮ



Жизнерадостный, обаятельный, общительный, всегда на гребне событий! Таков, по словам сотрудников Московского пограничного института ФСБ России, их коллега профессор полковник в отставке Дмитрий Толстухин. Глядя на этого человека, трудно поверить, что недавно ему исполнилось 70 лет. Он многое успел в жизни: служил на дальних рубежах страны и на руководящих должностях в Политическом управлении Главного управления пограничных войск КГБ СССР, преподавал и занимался научной работой. Но призванием своим считает обучение и воспитание пограничных офицерских кадров. Ведь от того, с какими знаниями и моральными принципами отправится на границу новоиспеченный офицер, по большей части зависит будущее нашего государства.

Антон ДМИТРИЕВ

Втяжелейшее для страны военное время – 13 марта 1942 года – в городе Кирове родился Дмитрий Толстухин. Отец Дмитрия Николаевича в 1939 году окончил Московское пограничное училище, воевал на фронтах Великой Отечественной, служил на границе.

Повседневный напряженный ритм службы отца-пограничника, частые переезды, неустроенность быта и смену школ Дмитрий с малых лет принимал как должное. Но трудности лишь закаляли характер парнишки. И после окончания школы он твердо решил пойти по стопам отца.

В 1960 году Дмитрий поступил в Алма-Атинское высшее пограничное командное училище. Стоит напомнить, что накануне, в 1959-м, начался массовый голод в Китае. В поисках лучшей жизни весной 1962 года в Казахстане перешли на советскую территорию около 68 000 граждан КНР. Контролировали этот переход пограничники, в том числе и курсанты Алма-Атинского училища.

– Я тогда впервые осознал всю важность и ответственность погранслужбы, – вспоминает Дмитрий Ни-

колаевич, – ведь решались дела государственного значения.

Люди тянулись к местам сборов, казалось, бесконечным потоком. Одетые в самодельные одежды, они, как правило, шли рядом с ишаками и верблюдами, навьюченными нехитрым скарбом. От пунктов пропуска через границу до места сборов переселенцев сопровождали пограничники, которым в те дни приходилось нести службу по 16, а то и 18 часов.

– Увиденное потрясло меня, – говорит Дмитрий Николаевич. – Я смотрел на этих несчастных и испытывал гордость за свою страну, за то, что наш народ так не живет, за то, что мы помогаем попавшим в беду гражданам других государств.

За умелую службу в этой необычной для пограничника обстановке Дмитрий Толстухин был награжден знаком «Отличник погранслужбы».

Случился в курсантские годы Дмитрия Николаевича и еще один любопытный эпизод. Один из его однокурсников решил уйти из училища: не видел перспектив, не хотел служить на оторванных от цивилизации заставах. К сожалению, факт этот был не единичным, и Дмитрий решил об-

ратить на это внимание общественности. Он написал в журнал «Пограничник» статью о роли офицера на заставе и значимости погранслужбы в жизни страны. Эта статья вызвала большой резонанс. Своим мнением решили поделиться также передовые офицеры застав и округов со всего СССР. Однокурсника Толстухину переубедить не удалось, но многим другим молодым людям он, несомненно, помог сделать правильный выбор.

Накануне выпускных экзаменов весь курс сфотографировался у карты СССР. Каждый показал на ней место, где хотел бы служить. Выбор Дмитрия пал на город Сортавала, где он проходил войсковую стажировку. Однако судьба распорядилась иначе. Его распределили на Камчатку, на самую дальнюю, стыковую с Чукоткой, заставу, где он стал заместителем начальника по политчасти.

Под командованием лейтенанта Толстухина оказалось 20 солдат. Большинство из них были старше его, да к тому же успели не лучшим образом отличиться на прежних местах службы.

В этих условиях начали формироваться педагогические навыки



Алма-Ата. Д. Толстухин среди курсантов



В библиотеке

Дмитрия Николаевича. Там он понял одну простую истину: подчиненные – это отражение начальника. Толстухин всегда был со своими солдатами: выходил на охрану границы, часто беседовал с ними об искусстве и о прочитанных книгах, участвовал в спортивных соревнованиях и стрельбах.

Обладая хорошими знаниями по математике и физике (все-таки училище окончил с отличием по гражданской специальности «преподаватель физики и математики»), он организовал для солдат подготовительные мини-курсы по программе вступительных экзаменов в вузы по этим дисциплинам. Особенно старательных и любопытных, несмотря на прошедшие почти 50 лет, Дмитрий Николаевич помнит до сих пор. Это ефрейтор Скляр из Иркутска, младший сержант Попов со станции Зима, рядовые Мирягин и Хрузин из города Александрова Владимирской области. Все они после окончания службы успешно поступили в вузы.

Пограничники заставы оценили старания молодого офицера и признали в нем старшего товарища, а на очередной отрядной проверке подразделение впервые получило твердую хорошую оценку.

Конечно, служба была непростая. Свою лепту вносили суровые климатические условия. Зимой казарму засыпало снегом под самую крышу. Были определенные трудности с доставкой продовольствия и угля. Для самолета оттаивали посадочную полосу. Засыпали ее золой, чтобы солнечные лучи растопили снег.

Через четыре года Дмитрию Николаевичу предложили должность

курсового офицера Алма-Атинского училища. Он с радостью вернулся в родной вуз. Курсанты с интересом слушали его рассказы о службе на заставе, об общении с личным составом. Они понимали, что вскоре каждый из них окажется в подобных ситуациях.

В солнечной Алма-Ате Дмитрий Толстухин не изменил своим принципам. Он знал все проблемы курсантов своего взвода. Занимался с неуспевающими. Вместе со своими подопечными участвовал в спортивных соревнованиях, в том числе выходил на дистанцию марш-бросков, нередко завоевывая учебной группой призовые места. Все это тоже было непросто. Для достижения успешного результата здесь требовались сила воли и упорная работа над собой.

– Именно будучи курсовым офицером, я и решил посвятить себя преподавательской деятельности, – говорит Дмитрий Николаевич.

В 1974 году он окончил философское отделение Военно-политической академии имени В.И. Ленина и продолжил совершенствовать педагогическое мастерство в стенах Московского высшего пограничного командного училища КГБ СССР имени Моссовета – преподавателем, а затем и старшим преподавателем.

Нехватка кадров диктовала свою политику. Так что майору Толстухину помимо профильной специальности приходилось проводить занятия по психологии и экономике. Но он был рад возможности приобретать новые знания. Кстати, именно по этой причине он стал адъюнктом Военно-политической академии.

После адъюнктуры, уже кандидатом философских наук, профессор Дмитрий Толстухин думал вернуться в Московское пограничное училище. Однако командование поставило перед ним другие задачи. Совместно с Институтом психологии АН СССР под руководством Дмитрия Николаевича было проведено комплексное исследование причин и путей искоренения грубых воинских правонарушений. Итогом этой работы стала инструкция по работе с личным составом для офицеров погранвойск. Уже через два года количество правонарушений в пограничных войсках снизилось на 15%.

В 1982 году Дмитрий Толстухин вернулся в Московское высшее пограничное командное Краснознаменное училище КГБ СССР имени Моссовета начальником кафедры педагогики, психологии и партийно-политической работы. Он и его коллеги стремились сформировать у курсантов навыки педагога и психолога. Учили их самостоятельно анализировать ситуацию, которая складывается в воинском коллективе, находить подход к любому солдату и всегда помнить правило, которое открыл для себя когда-то сам Дмитрий Николаевич: подчиненный – отражение начальника. Бывшие курсанты Толстухина, а ныне многие из них уже пенсионеры, до сих пор с благодарностью вспоминают своего учителя.

В 1986 году Дмитрию Николаевичу вновь пришлось оставить преподавательскую деятельность. Он возглавил отдел социологических проблем пропаганды Института социологии Академии наук СССР, был членом правления Всесоюзной со-

циологической ассоциации, заместителем председателя ученого совета по закрытой проблематике Института социологии АН СССР. На посту начальника отдела – заместителя директора Института социологии Дмитрий Толстухин сосредоточил внимание сотрудников на выяснении сущности и отличительных черт идеологических диверсий против СССР и других стран социализма. По долгу службы приходилось ему бывать и в Афганистане, изучая морально-психологическое состояние военнослужащих.

Позже Дмитрий Николаевич занимал ряд руководящих должностей в Главном комитете пограничных войск стран – участниц Содружества Независимых Государств, а затем в Координационной службе Совета командующих пограничными войсками. Его заслуги в обеспечении госбезопасности и повышении боеготовности пограничных войск отмечены правительственными и ведомственными наградами.

После увольнения в запас в 1995 году Дмитрий Толстухин продолжил работу в Московском пограничном институте ФСБ России. Ныне он – профессор кафедры гуманитарных и социально-экономических дисциплин с преподавательским стажем более 30 лет.

В сферу научных интересов Дмитрия Николаевича входят методологические и научно-прикладные аспекты современной теории национальной безопасности, а также теории охраны и защиты Государственной границы Российской Федерации. Он опубликовал более 50 научно-аналитических работ, научных статей, монографий, учебных и учебно-методических пособий общим объемом 180 авторских листов. Его публикации широко используются адъюнктами, слушателями и курсантами высших пограничных образовательных учреждений, а также в практике обучения и воспитания сотрудников органов Пограничной службы ФСБ России.

Дмитрий Толстухин – инициатор инновационных образовательных технологий в учебно-воспитательной работе института. Так, ему удалось разработать и внедрить в преподавание политологии современные активные и интерактивные методы: чтение проблемных лекций, проведение



Афганистан

дискуссий, «круглых столов», дебатов на политические темы, использование информационных технологий. За достигнутые успехи в учебно-воспитательной работе и активное внедрение в учебный процесс инновационных технологий он награжден знаком директора ФСБ России «За подготовку кадров», а также представлен к почетному званию «Заслуженный работник высшей школы Российской Федерации».

Дмитрий Николаевич часто выступает перед личным составом института с лекциями и беседами по истории и боевым традициям по-

граничных войск и Московского пограничного института. Тем более что семья Толстухиных вошла в эту историю как пограничная династия. В общей сложности отец Дмитрия Николаевича, он сам и его старший сын прослужили в погранвойсках уже 105 лет. Дмитрий Толстухин является заместителем председателя совета ветеранов вуза, председателем организации ветеранов (военных пенсионеров) кафедры гуманитарных и социально-экономических дисциплин, заместителем председателя комитета профсоюзной организации Московского пограничного института ФСБ России.

Однако успехи на профессиональном и общественном поприще, наверное, не были бы столь впечатляющими без надежной опоры – семьи. Внимательная и заботливая супруга Дмитрия Николаевича – Елена Петровна – по профессии врач-педиатр высшей категории. Вот уже 45 лет делит с ним радости и тяготы пограничной службы, отнимающей немало душевных сил преподавательской работы, требующей отрешенности от бытовых проблем научной деятельности. Советом, делом, а главное – теплом и уютом в доме она всегда готова поддержать мужа. Двое сыновей, внук и внучка безмерно гордятся своим отцом и дедом. ■



С сыном

Фото из архива
Дмитрия ТОЛСТУХИНА

НАКАНУНЕ СВЕРШЕНИЙ

15 марта 2012 года исполнилось 30 лет со дня создания десантно-штурмовой маневренной группы Краснознаменного Восточного пограничного округа, сформированной на базе Пржевальского погранотряда. Ее история – выполнение сложнейших служебно-боевых задач на территории Афганистана. Но в день рождения принято говорить о том, как все начиналось. На страницах журнала «Ветеран границы» об этом вспоминает Вячеслав Кудряшов, в те годы – заместитель начальника ДШМГ КВПО по политчасти.

Вячеслав КУДРЯШОВ



Для меня история группы началась в феврале 1982 года с предложения занять должность заместителя начальника создаваемой в Восточном пограничном округе десантно-штурмовой маневренной группы для проведения боевых операций в Афганистане. В то время я был заместителем начальника мотоманевренной группы Уч-Аральского погранотряда. В штабе того же отряда служил будущий начальник ДШМГ Иван Барсуков. Общий язык мы нашли очень быстро.

В самом начале весны я получил приказ прибыть 10 марта в Пржевальский отряд, где формировалось новое для округа, да и для погранвойск в целом подразделение. О командировке накануне Международного женского дня семье сообщать не хотелось. Но... нашлись люди, которые позаботились об этом за меня. Праздник был испорчен.

9 марта мы с Барсуковым выехали в Пржевальск, на следующий день прибыли на место. Там уже находилась часть личного состава, в том числе офицеры и прапорщики. Раз-

местились. Познакомились с коллегами – начальником штаба капитаном Валерием Ашербековым и начальником разведки капитаном Рашидом Ракимовым. Стали изучать документы. В штате группы предполагалось более 200 человек личного состава: три десантно-штурмовые пограничные заставы, взвод управления и связи, минометный взвод, противотанковый взвод, инженерно-саперный взвод, взвод АГС-17. Тылового подразделения не предусматривалось. Офицеров и прапорщиков направлял округ, солдат и сержантов мы отбирали сами. Достались нам бойцы не самые смиренные. Но другого мы и не ждали: какой нормальный командир добровольно отправит в другую часть солдата, с которым он сам не знает хлопот? Однако дальнейшее развитие событий показало, что именно такие ребята – отчаянные, сорви голова! – могли лучше других выполнять боевые задачи в составе нашего подразделения.

15 марта начальник войск округа генерал-лейтенант Владимир Дон-

сков огласил приказ о формировании ДШМГ, определил наши задачи, рассказал об обстановке на советско-афганской границе. Начались занятия. Боевая подготовка была очень напряженной. Впрочем, ни преподаватели, офицеры штаба округа, ни мы ранее не участвовали в боевых действиях, поэтому готовились по общим программам. Занимались общей тактикой, огневой, горно-альпинистской, физической и десантной подготовкой. Осваивать приходилось многое: работу с противопехотными и сигнальными минами, боевое десантирование с вертолета, ведение огня из стрелкового оружия с различных позиций в горах... Этому учили всех. Но самое пристальное внимание уделяли урокам взаимопомощи, особенно в экстремальных условиях марша в горной или пустынной местности. Завершающим этапом стали учения с боевой стрельбой «ММГ в наступлении». Программу подготовки прошли почти все. А так как группа тренировалась с запасом численности, с заменой проблем не возникло. Испытания в мирной обстановке мы выдержали. Впереди была неизвестность.

7–8 апреля нам выдали полевую форму Советской армии, обеспечили всеми видами довольствия и сообщили об откомандировании в распоряжение командования Краснознаменного Среднеазиатского пограничного округа. 9 апреля 1982 года под звуки отрядного оркестра, пожелания и плач провожающих мы загрузились в автомобили и выехали из Пржевальска в Алма-Ату. Там в аэропорту нас уже ждал «Ил-76» с опознавательными знаками Аэрофлота СССР и пограничным экипажем. Двумя авиарейсами нас перебросили в Душанбе, а затем автотранспортом – в Московский пограничный отряд КСАПО.

Разместиться предложили на территории бывшего спортгородка, обнесенного колючей проволокой. Гости места не выбирают! Мы поставили

палатки, обустроились, познакомилась с местными начальниками и стали ждать. Чтобы поскорее адаптироваться к новой обстановке, климату, мы участвовали в тактических занятиях, совершали марш-броски к сопке Соляной, которая была выбрана полигоном. Занимались и горной подготовкой. Так прошло почти две недели.

19 апреля поступила команда готовиться к вылету. Надо отметить, что это был один из редчайших вылетов всего состава ДШМГ на боевую операцию – чаще для выполнения конкретной боевой задачи выдвигалась только часть группы. Вертолеты доставили нас в Термез, а затем в афганский город Ташкурган, где в бывшем дворце племянника шаха и расположилась ММГ.

Мы впервые оказались в Афганистане – настороженные, чуть испуганные. Ни один из нас, повторюсь, не имел тогда боевого опыта. По нам еще никто не стрелял боевыми патронами, а здесь шла война... Мы доложили о прибытии начальнику Термезского отряда подполковнику Файзиеву и получили боевую задачу.

Ташкурган расположен на трассе Кабул – Термез, в 40 километрах от границы. До войны численность населения этого крупного, по афганским меркам, торгового города составляла 40 000 человек. Но перед нами он предстал в другом свете. Подразделения Советской армии и погранвойск заблокировали в Ташкургане крупное бандформирование, и для того чтобы «прочесать» город, необходимо было разделить его хотя бы на две части – по центральной улице. Именно это стало нашей задачей.

Вот в такой обстановке мы знакомимся с бытом афганцев. Богатых афганцев! Расположились мы во дворце площадью более гектара, огороженном высоченным забором со сторожевыми башнями по углам. Этот забор также скрывал от посторонних глаз сосновый бор и приличных размеров открытый бассейн с крупной ленивой форелью. Бассейн мы тут же опробовали в качестве ванны. То была реальная идиллия! Во дворце, разделенном на женскую и мужскую «половины», нам досталось помещение бывшего гарема – с хорошим интерьером и французской сантехникой, которую мы тоже, кстати, видели впервые. Впечатлений море!

Но война есть война. Ночью, конечно, никто не спал. Предстояла первая боевая операция – было о чем подумать, а тут еще начался обстрел города. С гор стреляли по нашим пози-

циям. Мы получили команду поставить на крышу здания АГС-17 и вести ответный огонь.

Вокруг темнота – хоть глаз выколи. Расположились на крыше. Установили гранатометы. Но куда стрелять?! С гор пошли очереди в нашем направлении. Мы ответили. Потом еще и еще. И тут где-то совсем рядом прогремел взрыв. Я стоял на одном колене у гранатомета, слева от меня в полный рост – Иван Барсуков. Раздался крик: «Раненый! Доктора!!!» На гимнастерке наводчика АГС рядового Васина в районе правого плеча расплзлось пятно крови. Я вытащил нож, чтобы разрезать одежду раненого. Подбежал врач, осмотрел бойца. Оказалось, его жизни ничего не угрожает. Легкое ранение также получил младший сержант Волков. Барсукову осколком распорол сапог. Мне повезло.

Позже выяснили, что наша граната от АГС попала в растяжку антенны и взорвалась прямо перед нами. Таким был наш первый боевой опыт.

Наступило утро. Мы построились, готовые к выполнению основной задачи. Выслушав уточнения, на БТР выдвинулись к центральной улице города. Но не успели по прибытии на место рассредоточиться по позициям, как снова оказались под огнем.

Я со своей группой залег в саду, дал команду открыть ответный огонь. Отстреляли с испугу по паре магазинов. Ждем. И вдруг я заметил, что начальник первой заставы старший лейтенант Болкунов лежит неподвижно. Бросился к нему... и разбудил! Пока мы стреляли прямо у него над ухом, Коля спал как сурок! Конечно, сказались нервы, не первая бессонная ночь, но главное – уверенность в том, что рядом свои, которые не бросят.

Улица, где мы высадились из БТР, была торговой. По обеим ее сторонам стояли дуканы – небольшие лавочки, где были и керосин, и охотничьи ружья, и истинно японская радиотехника. Полы таких дуканов нередко устилал «ковер» толщинной сантиметров 15–20 из разбросанных магнитофонных кассет, тоже японских. Были и табачные лавки, а вот продовольствия мы не обнаружили.

Для позиции своей группы я выбрал двухэтажный дом. На втором этаже мы организовали командный пункт, комнату отдыха и столовую. На крышу вытащили ковер примерно 5х6 метров, там же оборудовали огневые точки и наблюдательные пункты, организовали оборону и охрану позиции. Снова потянулись минуты ожидания.

Перед «прочесыванием» армейские подразделения наносили по городу огневые удары. Мы узнавали о них по радио. Получив такое предупреждение, спускались вниз. Слушали, как воют над головами снаряды, взрываются неподалеку мины, дают очереди тяжелые пулеметы. Мы привыкали к войне.

На позиции мы обнаружили качественную радиоаппаратуру и смогли услышать Москву, советские радиостанции. А еще на улицах Ташкургана можно было наблюдать такую картину: велосипедист, одетый в маскхалат, с автоматом едет в гости к товарищам с другой позиции на обед. Кроме маскхалата, на нем больше ничего нет. Велосипед индийский, со стояночной подножкой. Весь маршрут движения – под контролем наблюдателей и снайперов.

Редкие местные жители передвигались по городу под паранджой. Создавалось впечатление, что мужчины в Ташкургане попросту вымерли! Пришлось взять на вооружение опыт Сухова из кинофильма «Белое солнце пустыни»: «Гюльчатай, открой личико!»

Операция закончилась через 5 дней, объявляя результаты мы не дождалась – нужно было срочно возвращаться в Московский отряд для получения новых задач. Начинаясь операция в Куфабском ущелье. Тогда мы еще не знали, что ждет нашу ДШМГ буквально через несколько дней...

Какие выводы были сделаны в Ташкургане?

Уже тогда, после первой операции, мы, командование группы, решили, что выполнение задачи, с которой может справиться только наше боевое мобильное подразделение, несомненно, важно. Но не менее важной задачей является сохранение жизни подчиненных.

Реальные боевые действия отличаются от занятий по боевой подготовке и учений с боевой стрельбой, где мишень не отвечает огнем по тебе, где нет ранений и невозможных потерь, где твои действия контролируют командиры. Огромное значение имеет взаимовыручка. В бою не может быть «молодых» и «стариков», все равны перед противником. Только с надеждой на командира или на подчиненного, на друга можно выполнить боевую задачу и выйти из боя живым.

Из первой операции мы все без исключения вышли повзрослевшими. Впереди нашу ДШМГ ждало шесть лет жестоких испытаний... ■

Фото из архива автора

НАСТОЯЩАЯ ЖИЗНЬ

Накануне Дня пограничника наш корреспондент встретился с одним из руководителей российского погранведомства прошлых лет генералом армии Константином Васильевичем Тоцким. Быть директором ФПС России ему выпало в непростые годы. О своей пограничной службе наш собеседник говорил откровенно. Не обошел он вниманием и ту роль, которую играла авиация в охране границы.



— Константин Васильевич, расскажите о Вашем знакомстве с пограничной авиацией.

— После училища я начинал службу в 101-м Алакерттинском пограничном отряде, где предусматривался контроль состояния КСП с воздуха. Оставаясь за начальника заставы, а впервые мне пришлось замещать его уже через два месяца после вступления в должность, я вместе с офицером штаба отряда периодически облетал участок на вертолете. Потом я служил в Мурманском погранотряде, на моей 8-й заставе вертолетчики не появлялись, но дальше по Кольскому полуострову без них, конечно, было не обойтись.

— В 1985 году Вы возглавили Хорогский погранотряд, охранявший советскую границу высоко в горах...

— Да, именно там, на Памире, я взаимодействовал с вертолетчиками, да и с экипажами самолетов очень тесно. В Афганистане у меня стояло 11 гарнизонов. Они прикрывали наиболее уязвимые направления. Дорог там не было, только

тропы, по которым могли пройти пешком лишь люди да ишаки... А численность гарнизонов составляла порядка 1200 человек. Их нужно было обеспечивать продовольствием, дровами, углем, боеприпасами — все это завозилось. Без вертолетов мы вряд ли смогли бы выжить и тем более выполнять служебные задачи. Хотя, надо сказать, уже через год я отчетливо осознал, что непосредственно боевые действия там — тупиковое направление. Афганец никогда не потерпит чужого хозяина на своей территории. Он с удовольствием будет принимать помощь, дружеское участие, но командовать собой, тем более вооруженным людям, не позволит. Я сам видел, что их мальчишки управляются с автоматом Калашникова лучше иных наших солдат. И мечта любого такого пацана начиная с 8–9-летнего возраста — этот самый автомат. Или хотя бы дедовское ружье, пусть даже и английского еще производства.

— О конкретных операциях того периода расскажете? Знаю, что в Афганистане у Вашего отряда была собственная тактика.

— Операции мы проводили в основном именно в первый год. Кстати, за одну из них я сначала получил от начальника войск генерала Владимира Шляхтина выговор по телефону, а потом — медаль «За боевые заслуги». Выговор он, правда, не записал в личное дело. А осерчал Шляхтин на меня за то, что я сам возглавил засаду. Она оказалась результативной: мы убили бандглаваря и захватили одного из душманов в плен. Но наш пленный, как выяснилось уже в гарнизоне, был лишь оруженосцем — пацан 16 лет, раненый в ногу. Мы оказали ему медицинскую помощь, а затем переправили к родне в какой-то кишлак.

После этого было еще несколько боевых рейдов, засад. Впрочем, безрезультатных — у афганцев тоже работала разведка. Для нас же было важно избежать потерь, не допустить крови. И тогда мы сменили тактику. Стали проводить так называемые оперативно-боевые рейды. Поначалу меня за это очень ругали, но впоследствии их стали использовать и другие отряды. Мы заранее предупреждали старост о том, что придем в кишлак. И душманы, если они там были, уходили оттуда.

Мы брали с собой продовольствие, медикаменты и шли с миром, объясняли афганцам, что мы не враги, что Афганистан нам не нужен.

Климат там очень суровый, а каждый клочок земли – на вес золота. Видимо, именно это формирует такой агрессивный менталитет. Афганцам бежать некуда, рождаются и умирают они, как правило, в одном кишлаке. Штаб нашего пограничного отряда стоял на высоте 2200 метров. Заставы располагались на высоте от 1100 до 4300 метров. В таких же условиях жили афганцы. С продовольствием у них было очень туго. По весне, как правило, начинался голод, люди умирали. Хотя они относились к этому, можно сказать, философски: Аллах дал – Аллах взял...

Мы помогали по мере возможностей. Причем передавали продукты – муку, рис, соль, чай, масло растительное – на плотах, которые шли через бурные горные реки. Нередко такие переправы уносили человеческие жизни. Как-то раз нам в помощь прислали шустрого поджарого афганца, охотника на перепелок. Он должен был перетащить на свой берег легкий телефонный кабель, за который крепился канат для плота. Первый раз течение выбило кабель у него из рук. Он вернулся на наш берег, обмотал кабель вокруг пояса и поплыл снова. Но кабель зацепился за камень. Афганец погиб. Мы почувствовали напряженность на той стороне. Ситуация становилась опасной. Я отправил своих людей в укрытие, сам сел с разведчиком в надувную лодку и потащил кабель на другой берег. Как только началась переправка продовольствия, гибель односельчанина нам простили – о нем попросту забыли, такой был праздник в кишлаке!

За год только на участке Хорогского отряда передавали афганцам примерно 11 000 тонн продовольствия. Для авиации это слишком большой объем, ведь еще надо было обеспечивать советские гарнизоны, выполнять боевые вылеты.

– Там, на высокогорье, в сложнейших условиях, Вы сразу нашли общий язык с авиаторами?

– Они выручали в серьезнейших ситуациях, за что до сих пор я им

очень благодарен. Но, стоит признать, мое знакомство с ними началось с небольшого конфликта. Я прилетел на Памир с Находкинского пограничного отряда, где был начальником штаба. Находка есть Находка: соблюдение формы одежды, строевые смотры... В Калайи-Хумбе, где стояла основная вертолетная группировка, все оказалось иначе. Поднявшись в аэропорт, я увидел два пограничных борта, готовых к вылету. Послышалась команда «Экипаж, смирно!», и вальяжной походкой мне навстречу вышел Павел Вотинцев. Обут он был в кроссовки, на шее блестела золотая цепочка... «Товарищ подполковник, экипажи к вылету готовы!» – доложил он. Я, разумеется, устроил им выволочку. Стояли, молчали ребята... А через три месяца я сам надел кроссовки, фуражку сменил на артиллерийскую панаму и к экипажу Вотинцева, да и другим нашим авиаторам стал относиться по-другому.

Помню, душманы обстреляли наш гарнизон, а блиндажи там были не очень – в землю не вроешься, так что укрытия выкладывали из камней. Одного солдата ранили. Три вертолета пошли ему на выручку: два прикрывали с воздуха, третий забрал бойца. Пули стучали по фюзеляжу, точно град. Когда доставили раненого в Калайи-Хумб, экипаж насчитал в вертолете шесть пробоин! Любое из тех попаданий могло быть смертельным. Спасая других, летчики очень часто рисковали собой.

Позже, обустроиваясь, мы все 11 гарнизонов построили из бревен – и казармы, и даже баньки. Привозили эти бревна наши авиаторы, иной раз даже в кабину их заталкивали.

В горах летчики выполняли мыслимые и немыслимые задачи. Да чего стоили только взлет и посадка! Гарнизоны на Памире стояли буквально на пяточках земли, а вертолетные площадки – у самого обрыва. Взлетая, вертолет поднимался над площадкой – и обрушивался в пропасть. Поймав воздушный поток, он начинал набирать высоту. Или, например, при посадке десанта вертолет цеплялся передним колесом, точно когтем, за край скалы. В Афганистане работали настоящие профессионалы! В Душанбинский полк направляли со всей

границы опытных летчиков. Кроме того, первые три месяца они летали только дублерами – учились, ведь ошибки в горах стоят очень дорого.

А как-то в Хороге произошел такой интересный случай. Накануне одной из операций там собрались 14 вертолетов. Рассвело. Небо – миллион на миллион, а над взлетной полосой – туман, как молоко, ничего не видно! И тогда все 14 машин разом запустили винты – через 5 минут тумана как не бывало. Знали летчики и такие тонкости...

– В конце 70-х Вы служили начальником комендатуры Южно-Сахалинского погранотряда. Приходилось ли взаимодействовать с авиаторами в тех краях?

– Пограничная авиация была сосредоточена на севере Сахалина, патрулировала экономическую зону, я же служил на юге. И надо сказать, когда звонил в полк, чтобы заказать вертолет, нередко получал вопрос: «А зачем он вам?» Конечно, в еженедельном патрулировании участка толк небольшой, но в бытовом плане – почту, например, доставить, фильм поменять – вертолет в тех краях незаменим, ведь на многие заставы там можно добраться только по воздуху или по воде.

Однако несмотря на такие ситуации, Сахалин остался в моей памяти одним из самых любимых мест службы. Назначение туда я получил по окончании Военной академии имени М.В. Фрунзе. Родные, у которых мы с женой и дочкой отдыхали перед отъездом, в ужасе спрашивали, за что меня «ссылают» на далекий остров, ведь большинство из них никогда не покидали Придонья. Но Корсаков покорила нас: дивная, богатейшая природа, прекрасный климат и люди – главная драгоценность Сахалина! Всем этим невозможно было не восхищаться.

Я приехал туда старшим лейтенантом. Принял комендатуру – восемь застав – и сразу, как учили, отправился знакомиться с участком: где на машине, а где пешком или на лошади. И тогда впервые увидел удивительные вещи. Лошадиная тропа на пути к посту технического наблюдения была пробита в зарослях гигантских лопухов. Мы ехали верхом, а их листья смыкались высоко над нашими головами. Просто

доисторические джунгли! Подошли к речке, а там воды не видно – горбуша идет на нерест. Полюбовался я и пустил лошадь вброд. И тут же справа и слева от нее взметнулись два фонтана – рыба расступилась. Лошадь попросила пить, остановилась, я поводья отпустил – и тут горбуша снова пошла сплошным потоком. Лошадь голову подняла удивленно: мол, а вода-то куда делась?!

Дел по службе было много, подошло незаметно 7 ноября. Во Дворце рыбака в Корсакове устроили торжественное собрание. Меня как коменданта пригласили в президиум. Закончилась торжественная часть, и я направился к выходу. Но тут путь мне преградили трое мужчин на много старше меня и спрашивают: «Командир, ты чего от нас прячешься? Пойдем-ка с народом знакомиться!» Привели они меня к директору горторга, а там уже собрались начальник порта, директора местных фабрик, автобазы... Позже, конечно, я с ними сдружился – эти люди и друг друга всегда поддерживали, и нас, пограничников. А в тот день они меня повоспитывали немного: «Тебя, командир, учили, что границу охраняет весь советский народ?» – «Учили». – «А ты почему от нас отрываешься? Где у тебя народ?» В общем, извинялся я, извинялся, но все же совершил и вторую ошибку. Поскольку в парадной форме у меня ничего кроме носового платка не было, я подошел после застолья к начальнику горторга и клятвенно пообещал завтра же завезти деньги – свою долю. Он в ответ лишь рассмеялся. По плечу меня похлопал: «Ну ты и впрямь пацан еще!»

Впоследствии мы часто собирались – дружный был коллектив, границу мы действительно охраняли сообща. Кстати, во многом благодаря этим людям удалось наладить быт на заставах и в комендатуре. А ведь атмосфера, в которой приходится нести службу, отдыхать, очень важна. Мы, например, ремонт делали два раза в год – весной и осенью, и все помещенные у нас были свежими и аккуратными. Сшили шторы и покрывала из альпака. Причем этот шелк был настолько красив, что жена попросила купить такой же домой. Для ленин-

ских комнат сделали на мебельной фабрике столы и тумбочки вместо развалюх, которые там стояли. А еще для солдат заказали тапочки, чтобы не ходить им по казарме в сапогах. Использовал я для всего этого средства фонда, который был тогда на каждой заставе и в каждой комендатуре. Налаженный быт в подразделениях службе только на пользу!

– За время службы Вам не раз приходилось с самого первого шага выстраивать отношения с новыми коллективами. А как обстояли дела с новыми направлениями работы, например на посту начальника Академии ФПС России?

– Академию ФПС я принимал 31 декабря. Назначением этим был немало расстроен – мало того что под Новый год, так ведь еще и должность считалась «пенсионной»: саможирелов нет, склады не взрываются – отдыхай, заслужил! Но когда я начал смотреть документы – учебные программы, планы, оказалось, что скучать здесь не придется. Они катастрофически устарели! Винить в этом коллектив не следовало – в то время уже не было научных командировок в войска, чтобы преподаватели могли видеть, чем дышит граница. В их распоряжении были материалы 20-летней давности! Работа закипела. Поначалу коллектив возмутился, потому что сроки я поставил очень сжатые. А месяца через два мы вошли во вкус – творческих людей-то много было. Я сам занимался с ними, вместе мы обсуждали новые методики, составляли новые пособия. И вскоре у нас появилось немало поводов для гордости.

Наша пограничная академия первой из всех военно-учебных заведений страны получила лицензию и сертификат – мы доказали свое соответствие российским образовательным стандартам. Кроме того, мы сохранили за собой право на трехлетнюю учебную программу в тот период, когда другие академии вынуждены были перейти на двухгодичное обучение. Нам не пришлось сокращать преподавателей.

Кстати, новые направления работы там приходилось осваивать не только мне. Кафедру оператив-

ного искусства и тактики авиации возглавлял тогда генерал-майор авиации Василий Глущенко. И поначалу Глущенко было трудновато, поскольку служил он в морской авиации, которая от пограничной существенно отличается. Но он и его коллеги старательно вникали в специфику. И вскоре общими усилиями нам удалось уйти от глобальных масштабов и достичь наших, пограничных высот.

– В один из сложнейших периодов истории России – на рубеже веков – Вы возглавляли погранведомство. Понятно, что проблем было немалое количество, но хотелось бы узнать и о том, что Вы сами считаете наиболее значимыми достижениями?

– Главной проблемой в то время был отток офицерских кадров. Люди уходили, и уходили обоснованно. Не всем это давалось легко – я сам со многими беседовал. Но этим прекрасным офицерам, толковым военным специалистам нужно было обеспечивать семьи, а наши зарплаты оказались для этого не самыми подходящими. Мы как могли тормозили этот процесс: денежное довольствие в погранвойсках выплачивалось с минимальными задержками, кроме того, нам удалось сохранить «пограничную» прибавку – 25%. Положение, конечно, все равно было критичным.

Когда я стал директором ФПС, министром финансов был Задорнов. Я к нему пробивался где-то с месяц. Пробился. Изложил ситуацию: пайки офицерские выдавать надо, солдат кормить надо, а склады пустые... Незадолго до этого я работал в Пскове. И увидел, что у солдат на заставах нет хлеба. Я вызвал к себе директора местного хлебозавода, решил его «повоспитывать». Но он пришел и спокойно сказал: «Товарищ генерал, я готов обеспечивать заставы и хлебом, и булками. Там служат наши дети, поэтому выпекать буду за свой счет, и даже в долг записывать не буду. Дайте только муки, у меня ее нет». У него муки нет, у меня муки нет... Хоть застрелись!

Об этой истории я тоже рассказал министру. Он лишь руками развел: «Все понимаю. Но до конца



года для пограничников в бюджете ничего не предусмотрено». Был сентябрь. С января мы не получили от Минфина ни копейки...

Авиации в те годы пришлось несладко. Содержать летную технику – дорогое удовольствие, но как без нее быть людям, которые служат, допустим, на островах? На Севере наша авиатехника базировалась на армейских аэродромах. И когда у Министерства обороны начались перебои с финансированием, высококлассное оборудование – навигационное, диспетчерское, метеорологическое и т.д. – оказалось попросту брошенным. У нас же, пограничников, не было специалистов для работы на нем. Спасло ситуацию то, что остались военные городки – многим людям уехать от тех квартир было некуда. Армейские специалисты переходили на службу в ФПС. Они помогли нам выжить и сберечь технику.

Я пошел тогда и на крайнюю меру – разрешил попутные грузы. Мы загружали «Ил-76» на 30% своим грузом, на 70% – коммерческим. На вырученные средства закупали горючее, выполняли техобслуживание. В среднем за год летчикам удавалось заработать такими перевозками 20–25 млн рублей.

Развиваться тогда возможности не было. И все же мне удалось удержать большинство офицеров, не дать погранвойскам рассыпаться. Это я считаю главным своим достижением на посту директора ФПС. Потому что самое дорогое – это

наши кадры. Хороший офицер – это бесценно. У него и в подразделении всегда порядок, и подчиненные довольны. А значит, и служба идет как надо.

– О закупках новой авиатехники в те годы вряд ли можно было вести речь, но какие-то планы в этой сфере у Вас как директора ФПС наверняка были?

– Граница России – это разные климатические зоны, тундра, болота, бездорожье, высокогорье... Без пограничной авиации нам не прожить. Я мечтал о легком вертолете. Посылать «Ми-8», чтобы забрать больного или проверить КСП, это все же нерационально. И я искал такой вертолет у наших производителей – ездил на авиасалоны МАКС, на авиазаводы. Особенно присматривался к вертолетам «Ка» и «Ансат». Но двигатели на них стояли импортные, а значит, по истечении определенного срока их нужно было везти за границу, платить валюту за гарантийное обслуживание. Это большой минус таких машин.

На Западе легкие машины очень активно используются для решения повседневных служебных задач. Но и нашей авиации есть чем гордиться. Например, долгое время только у пограничников был «арктический вариант» вертолета – с дополнительными топливными баками, специальными устройствами, предохраняющими топливо от замерзания, и т.д. Именно нашими

бортами летала на Северный полюс экспедиция Артура Чилингарова в 2002 году.

Кстати, с этой экспедицией связан забавный эпизод. В тот полет вместе с учеными и политиками отправился начальник Арктического регионального управления ФПС России генерал-лейтенант Анатолий Корецкий. Приглашали и меня, но в тот день проходило важное совещание, на котором я не мог не присутствовать. Целью экспедиции была установка на полюсе, в российском секторе, нашего пограничного столба. Я напутствовал Корецкого: «Чилингаров поставит флажок в точку Северного полюса, ты к нему подойди, развернись к России лицом и вот там поставь столб». Он бодро ответил: «Понял, товарищ директор!»

Зная его авантюрный характер, по возвращении экспедиции я решил уточнить, четко ли были выполнены мои указания. Спросил прямо: «Корецкий, ты куда поставил столб?» – «В точку, которую указал Чилингаров!» В точку Северного полюса! Я за голову схватился: ну хоть бы на полметра в сторону России, это был бы уже наш полярный сектор! А так получилось, подчинили мы себе всю территорию на 360 градусов вокруг... Да, с юмором у наших авиаторов всегда был полный порядок!

– Константин Васильевич, в преддверии Дня пограничника – Ваши пожелания тем, кто не щадя себя оберегает безопасность рубежей нашего государства.

– Прежде чем пожелать чего-то, я хочу поблагодарить. Эти ребята – настоящие герои. Подчас они выполняют поставленные задачи в невыносимых для этого условиях. И не восхищаться их мужеством, самоотверженностью просто невозможно! Я желаю счастья и здоровья им и их семьям! Я могу без неба, могу без моря... Мне очень трудно без погранвойск. И этой безграничной любви к своей профессии я желаю всем стражам государственных рубежей. Потому что такая любовь и есть настоящая жизнь! ■

Беседовала Юлия БЕЛЕЦКАЯ

80 ЛЕТ АВИАЦИИ ПОГРАНИЧНЫХ ВОЙСК



Впервые вопрос о создании собственной авиации в войсках ОГПУ возник в 1923 году, в период активной и жестокой борьбы соединений и частей РККА и пограничников с басмаческими бандами на границе и в Туркестане. Приказ Реввоенсовета Республики и ГПУ от 18 июля 1923 года предписывал: «Главному управлению Красного Воздушного Флота Республики приступить к формированию авиазвеньев для войск ГПУ...» В приказе ГПУ от 14 августа 1923 года, подписанном заместителем председателя ОГПУ И. Уншлихтом «О формировании авиазвеньев для войск ГПУ», уже конкретно указывалось: «В целях усиления войск ГПУ техническими средствами на 1924 год сформировать пять авиаотрядов по три звена в каждом – всего тридцать самолетов различных систем. Исполнение приказа поручить Уполномоченному Главвоздухфлота при ГПУ тов. А.А. Пороховщикову».

Владимир НОВИКОВ

Дату этого первого приказа ГПУ можно уверенно считать днем рождения авиации органов государственной безопасности СССР. С него началась история формирования и организации авиационных подразделений и частей в органах ОГПУ. Первый руководитель авиационной структуры А. Пороховщиков уже в 1923 году приступил к набору экипажей, командного и технического состава двух авиационных звеньев – для сухопутных и морских войск ГПУ. В 1924 году он же формировал экипажи пяти авиаотрядов по три звена в каждом из наиболее достойных командиров и летчиков ВВС и ГВФ. Некоторые из них, имевшие опыт службы в авиационных отрядах особого назначения – АООН, составляли основу будущего «авиаспецназа ГПУ», в первую очередь авиационных частей пограничных войск. В 1924 году Пороховщиков также отобрал 40 слушателей Высшей пограничной школы, направляя их для обучения в различные авиашколы. Из этих слушателей впоследствии были сформированы специальные авиаподразделения ВЧК-ОГПУ.

История авиации пограничных войск началась в 1932 году, когда в пограничных округах НКВД СССР по постановлению Совета Труда и Обороны № 862/258 от 21 июля 1932 года были сформированы первые 15 авиаотрядов, состоящих из 3–4 авиазвеньев трехсамолетного состава. Эта дата и вошла в историю как день рождения авиации ПВ, так как именно с образованием отдельных авиаотрядов во всех пограничных округах она организационно стала существовать как система.

Тогда же в составе отдела техники и вооружения ГУПВО ОГПУ появилась авиационная инспекция и была введена должность инспектора по авиации. С 1932-го по 1934 год инспекцией руководил комдив Э. Крафт, в 1934-м его сменил комбриг М. Бойцов. В 1935 году авиационный отдел ГУПВО НКВД СССР состоял из 35 человек, которые организационно были сведены в четыре отделения. В 1937-м начальником авиационного отдела стал полковник А. Разоренов. Все четыре первых руководителя авиации органов безопасности и погранвойск в 1937–

1939 годах были репрессированы, а в 1956-м – реабилитированы.

На вооружении первых «крылатых» пограничников имелись в основном отечественные самолеты нескольких типов: бипланы «Р-1», «Р-3», «Р-5», «У-2», а также гидросамолеты «Ш-2», «Савойя» «С-62-бис» и «МБР-2». Одномоторные двухместные «Р-1», «Р-3», «Р-5» обладали скоростью полета до 200 километров в час и радиусом действия до 300 километров. Гидросамолеты «Ш-2», «Савойя» «С-62-бис» и «МБР-2» имели радиус действия до 400 километров.

В довоенный период летчики участвовали во всех крупных вооруженных конфликтах на границе: в Синьцзянских событиях на советско-китайской границе с аэродрома Бахты в 1933 году, в борьбе с остатками басмачества в песках Туркмении и в горах Таджикистана в середине 30-х, на границе Казахстана с Китаем с аэродрома Туругард в 1937 году, в Хасанских событиях в Приморье в 1938-м. Также пограничные экипажи участвовали в спасении команды и пассажиров затертого льдами парохода «Челюскин» в Чукотском море в феврале 1933 года. Обеспечивали автопробег Каракумы – Москва в 1934 году. Первыми отыскали совершивший вынужденную посадку на острове Удд самолет В. Чкалова «Ант-25» в июле 1936 года. Спасли группу альпинистов Абалакова, попавшую под лавину при восхождении на пик Хан-Тенгри в сентябре 1936 года. Долгое время авиаотряды участвовали в агитационных перелетах и парадах в крупных пограничных городах страны.

Первой серьезной реорганизацией авиации погранвойск в соответствии с Постановлением Правительства № 274 от 29 июня 1939 года «Об авиационных отрядах НКВД» стало формирование бригады НКВД, в которую сводились все разрозненные и малочисленные авиационные отряды на всех границах нашего государства. На базе этих отрядов были сформированы 12 отдельных авиаэскадрилий по 15 самолетов. Командиром авиабригады в августе 1939 года был назначен полковник И. Чупров.

К началу Великой Отечественной войны в состав пограничных во-



йск НКВД СССР входили следующие авиационные части и подразделения: в Украинском погранокруге – 7-я морская отдельная авиационная эскадрилья в Одессе, в Крымском погранокруге – 6-я отдельная авиаэскадрилья в Коктебеле, в Прибалтийском погранокруге – 11-я отдельная авиаэскадрилья в Курессаре (о. Саарема), в Белорусском пограничном округе – 10-я отдельная авиаэскадрилья в Гродно, в Туркменском погранокруге – 4-я авиаэскадрилья в Мары, в Средне-Азиатском погранокруге – 8-я отдельная авиаэскадрилья в Ташкенте, в Казахстанском погранокруге – 3-я отдельная авиаэскадрилья в Алма-Ате, в Забайкальском погранокруге – 9-я отдельная авиационная эскадрилья на станции Белая, в Приморском погранокруге – 2-я отдельная авиаэскадрилья в Петропавловске-Камчатском и 5-я отдельная авиаэскадрилья во Владивостоке, в Хабаровском погранокруге – 10-я отдельная авиаэскадрилья в Хабаровске, а также 2-е отдельное морское авиазвено при 4-м погранотряде войск НКВД в Архангельске и отдельное морское авиазвено в Новой Ладоге.

Непосредственно Главному управлению пограничных войск НКВД СССР были подчинены штаб и управление Отдельной авиационной бригады (численность – 90 человек), 1-я отдельная авиационная эскадрилья (217 человек), узел связи управления авиабригады (24 человека), 1-я окружная авиаремонтная мастерская (12 человек). Все эти части и подразделения базировались на аэродроме «Быково» под Москвой. Командиру авиабригады также под-

чинялись все авиачасти на государственной границе. На вооружение кроме уже имеющихся у пограничников «У-2», «Р-5» и «МБР-2» поступили самолеты новых типов: учебные «УТ-2», «УТИ-4», скоростные бомбардировщики СБ, скоростные разведчики Р-10, гидросамолеты «МБР-2 бис», истребители «Як-1», «МиГ-1», «МиГ-3», транспортные «Ли-2», «Пс-84» и «С-47».

Несмотря на свой немногочисленный состав, авиационные части внесли достойный вклад в Победу над германским фашизмом в ходе Второй мировой войны. 11, 10, 6, 7-я авиаэскадрильи и два отдельных гидроавиазвена наравне с пограничными отрядами с первых часов войны вступили в бой с превосходящими силами противника. Особенно отличились Гродненская и Сааремская авиачасти. В первые часы и дни войны в воздушных боях смертью храбрых пали 12 пограничных экипажей самолетов «Р-10» и «СБ». Остальные сумели пробиться из окружения. Через две недели после начала войны согласно мобилизационному плану на Севере, западной границе и Черном море все они были переданы в состав Красной армии и ВМФ. Летный состав в действующей армии успешно прошел всю войну. Двенадцать бывших летчиков-пограничников – Л. Говорухин, А. Рыхлов, Г. Писарев, Н. Делегей, И. Мещеряков, Ю. Добровольский, И. Мартыненко, А. Мирович, А. Володин, И. Маслов, А. Мартынов и Н. Майков – стали Героями Советского Союза, а майор В. Голубев – дважды Героем.

Основным авиационным формированием погранвойск в 1941–1946

годах была Отдельная авиабригада, дислоцированная в подмосковном Быково. На местном аэродроме при штабе авиабригады базировалась 1-я авиационная эскадрилья, на вооружении которой состояли около двух десятков транспортных и разведывательных самолетов. В период войны по мере необходимости больше половины из 15 отдельных эскадрилий бригады стали авиационными полками.

В августе 1941 года в Быково был сформирован 1-й истребительный авиационный полк пограничных войск НКВД. Он состоял из трех эскадрилий самолетов «МиГ-3» и эскадрильи пикирующих бомбардировщиков «Пе-2», находился в оперативном подчинении 6-го авиационного корпуса и охранял с воздуха восточный сектор Москва – Кашира – Коломна. Главная задача этого полка заключалась в прикрытии Каширской ГРЭС, дающей свет правительственным зданиям и командным пунктам столицы, а также железной дороги, связывающей Москву с восточными и южными регионами страны. Приказ звучал так: не допустить ни одного прорыва и ни одной сброшенной бомбы врага на охраняемые объекты! Ценой гибели в воздушных боях восьми летчиков и потери шести самолетов полк эту задачу выполнил.

Со дня формирования полка до декабря 1941 года им командовал майор В. Емельянов. После его гибели полк временно возглавил майор

К. Шишков. С февраля 1943 года командиром был капитан Б. Жук. Осенью 1941-го и весь 1942 год этот полк охранял восточный сектор и ближние подступы к столице – Малоярославец, Обнинск и Белоусово. Прикрывал наступающие части в секторе Наро-Фоминск – Каменское – Балабаново – Боровск. В начале 1943 года часть вошла в состав 6-го авиакорпуса ПВО РККА как 11-й истребительный авиационный полк ПВО.

После убытия 1-го истребительного полка в начале 1943 года при штабе Отдельной авиационной бригады в Быково на базе 1-й отдельной авиаэскадрильи был развернут 1-й отдельный (транспортный) авиационный полк Погранвойск НКВД. Он состоял из трех эскадрилий и 36–42 самолетов в разное время. На его вооружении были двухдвигательные «Ли-2», однодвигательные «Р-5» и «По-2». Обе эти части выполняли важные боевые задачи в интересах погранвойск и НКВД СССР: полеты в осажденный Ленинград и тыл врага к партизанам, выброска диверсионных и разведывательных групп в глубокий тыл противника, организация спецсвязи Верховного главного командования со штабами фронтов и армий. Большую роль сыграли части и подразделения пограничной авиации в битве за Москву в 1941-м и блокировании окруженных немецких дивизий под Москвой в начале 1942-го, в освобождении Кавказа в 1943 году.

Летом 1943-го личный состав авиабригады выполнял специаль-

ное задание Правительства СССР. На аэродром «Быково» прибыли два новых транспортных самолета «Дуглас» «С-47» и один «Ли-2», которые впоследствии были переоборудованы в пассажирские с салонами класса «люкс». 27 ноября 1943 года на этих самолетах отправилась в Тегеран правительственная делегация: И. Сталин, В. Молотов и К. Ворошилов. Группу обеспечения перелета и охраны членов правительства из авиабригады погранвойск возглавлял генерал Аполлонов. Позже, весной 1946 года, на одном из «С-47» летчики 1-го авиационного полка доставили на Нюрнбергский процесс фельдмаршала Паулюса.

Четыре авиационных полка авиабригады – 5-й Одесский, 6-й Львовский, 8-й Пярнусский и 1-й Быковский – с 1944-го по 1954 год принимали активное участие в восстановлении западной границы СССР и ликвидации бандитских и бандеровских формирований на территории Украины, Белоруссии и Прибалтики.

Авиационные части погранвойск в период войны были задействованы во многих пограничных и специальных операциях. Так, 4-й Марыйский авиационный полк обеспечивал переход частями Красной армии советско-иранской границы, а потом снабжал выставленные там пограничные гарнизоны. Полк участвовал в ликвидации немецких десантов, высаженных в наш тыл для уничтожения нефтяных вышек и запасов топлива в районе Элисты, Баку и Грозного.

Первой задачей сформированного в Быково в апреле 1945 года 7-го специального авиационного полка стало срочное перебазирование в город Нерчинск для участия в строительстве линии ВЧ-связи – прямого соединения Приморья и Сахалина с Москвой требовала подготовка к войне с Японией. Через год полку было вручено Боевое знамя и он приступил к охране государственной границы на Сахалине и Курилах. Дислоцировалась часть в поселке Озерский.

2-й Камчатский отдельный морской авиаполк, 5-я Владивостокская отдельная морская авиационная эскадрилья Приморского погранокруга, 3-й и 7-й авиаполки Забайкальского и 8-й авиационный





полк Хабаровского пограничных округов всю войну охраняли государственную границу в усиленном варианте, а в августе–сентябре 1945 года принимали активное участие в войне с милитаристской Японией. Они были усилены эскадрильями истребителей и бомбардировщиков. Эти части оказывали помощь наземным войскам в уничтожении наиболее крупных пограничных гарнизонов противника и форсировали Большой Хинган. На их счету сотни боевых вылетов на разведку и уничтожение живой силы и техники врага, тысячи тонн перевезенных грузов – вооружения, боеприпасов и продовольствия. Два полка пограничной авиабригады – 3-й Нерчинский и 8-й Хабаровский – за боевые подвиги летного состава стали Краснознаменными. В конце Второй мировой войны в составе этой бригады вдоль границ СССР действовали 15 полков и отдельных эскадрилий, на вооружении которых имелось более 300 самолетов.

В послевоенный период началось поэтапное сокращение и совершенствование структуры авиации пограничных войск. В 1946 году были упразднены штаб и управление авиабригады, а на их базе создан авиационный отдел погранвойск МВД СССР численностью 12 человек под руководством генерала И. Чупрова. Вскоре его сменил генерал-

майор Н. Сергеев. В распоряжение пограничной авиации поступила новая техника, в том числе трофейная. К 1 апреля 1948 года в составе пограничных войск МВД СССР было десять авиационных частей, которые имели на вооружении более 180 самолетов: 20 единиц «Ли-2» и «С-47», 6 – «Зибель», 123 – «По-2», 10 – «МБР-2» и 25 – «Арадо».

В 1954 году авиаотдел вновь возглавил Чупров. В 1950–1960-е в погранвойска поступили новые образцы советской техники: самолеты «Як-12», «Ан-2», «Ли-2», «Ил-14», вертолеты «Ми-1», «Ми-2» и «Ми-4».

В период с 1954-го по 1960 год проводилась реорганизация авиационных частей. 2-й Камчатский отдельный морской авиаполк был переформирован во 2-ю отдельную авиаэскадрилью пограничных войск МВД Тихоокеанского пограничного округа, 7-й Сахалинский отдельный морской авиаполк пограничных войск МВД СССР – в 14-ю отдельную авиационную эскадрилью пограничных войск МВД Тихоокеанского пограничного округа, 4-й авиаполк – в 4-ю отдельную авиаэскадрилью Среднеазиатского погранокруга. Отдельными эскадрильями стали 6-й Львовский, 8-й Пярнуский, 5-й Одесский, 3-й Нерчинский и 8-й Хабаровский полки. 2 июля 1955 года в Петрозаводске была сформирована 15-я отдельная авиационная эска-

дрилья пограничных войск Северного пограничного округа. В 1963-м на острове Кунашир разместилось звено вертолетов «Ми-4».

В начале 60-х годов пограничную авиацию сократили более чем на 70%. Были потеряны авиагородки и аэродромы в Пярну, Одессе, Львове, Нерчинске, Хабаровске, а также главная база авиации погранвойск и 1-й авиаполк в подмосковном Быково. На границе остались восемь отдельных малочисленных авиационных отрядов и около 70 единиц авиатехники в их составе. Был уволен прошедший горнило войны опытный летный состав.

В 1963–1977 годах авиационную службу, а затем и авиационный отдел ГУПВ КГБ при СМ СССР возглавлял Герой Советского Союза генерал-майор А. Володин, который и возрождал пограничную авиацию. 27 октября 1965 года в поселке Пришиб Азербайджанской ССР был сформирован 17-й отдельный авиационный отряд. Уже 11 декабря 1965 года он приступил к охране государственной границы. 18 июля 1967 года на базе 16-го отдельного авиаотряда была создана 16-я отдельная авиационная эскадрилья Пограничных войск КГБ при СМ СССР с местом дислокации в Хабаровске. 28 сентября того же года 18-я отдельная авиационная эскадрилья появилась в Чите. Менее чем через месяц – 12 октября 1967

года – была создана Отдельная Арктическая авиационная эскадрилья под командованием Н. Рохлова в Воркуте.

Авиаторы-пограничники принимали активное участие в предотвращении китайских провокаций в 1969 году в районе острова Даманский на реке Уссури и в 1970 году в районе озера Жаланашколь. Экипажи вертолетов «Ми-4» вели разведку, доставляли грузы, эвакуировали раненых. События на советско-китайской границе ускорили возрождение авиации погранвойск. Весной 1969 года все отдельные авиаотряды вновь стали отдельными авиационными эскадрильями. Появились три авиационных полка: во Владивостоке, Алма-Ате и Тбилиси, которые были усилены техникой и вооружением. Тогда же авиаторы начали освоение турбовинтовых вертолетов «Ми-8» и самолетов «Ан-24».

В начале 70-х на базе существовавших авиационных отрядов пограничных войск были сформированы 12 отдельных авиационных эскадрилий и отдельных авиационных полков, которые имели в своем составе около 150 единиц современной авиатехники. Так, на базе авиационного звена в Раквере в июле 1970 года была создана 20-я отдельная авиаэскадрилья Северо-Западного пограничного округа, а 17 августа того же года в Благовещенске – 19-я отдельная авиационная эскадрилья. Постоянно совершенствовалось техническое обеспечение. К началу 1971 года по сравнению с 1965-м осна-

щенность погранвойск самолетами увеличилась на 136%, вертолетами – на 204%!

Приказом Председателя КГБ при СМ СССР от 11 января 1978 года был создан Отдельный авиационный отряд Пограничных войск КГБ СССР на самолетах «Ту-134», а затем и «Ил-76», на который возлагалась, в частности, задача оперативной доставки руководства КГБ при СМ СССР. 14 мая 1979 года открыло первую страницу своей истории звено вертолетов, впоследствии – отдельная авиационная эскадрилья, в городе Кызыле, Республика Тува.

В октябре 1977 года начальником авиационного отдела ГУПВ КГБ СССР был назначен полковник Н. Рохлов. Конец 70-х и начало 80-х – время расцвета авиации Погранвойск КГБ СССР. В ее части и подразделения поступали современные самолеты «Ан-26», «Ан-72», «Ил-76», вертолеты «Ми-8МТ», «Ми-24», «Ми-26», «Ка-27». Постановлением правительства от 10 декабря 1976 года на пограничные авиачасты была возложена новая задача – контроль и охрана 200-мильной морской экономической зоны. Появились новые отдельные эскадрильи в Магадане, Южно-Курильске и Раквере. Авиационными полками стали отдельные эскадрильи на Камчатке, Сахалине, в Петрозаводске. В штаты пограничных округов были введены авиационные отделы и отделения.

Экипажи «Ил-14» и «Ан-24» освоили сложные и продолжительные

полеты на малых высотах над всеми морями вокруг СССР на максимальную дальность.

С января 1980-го по февраль 1989 года авиация пограничных войск принимала активное участие в боевых действиях в Республике Афганистан. Основными ее базами были авиаполки в Марах, Душанбе, Алма-Ате, отдельная авиаэскадрилья в Уч-Арале, а также авиагруппа Восточного погранокруга в районе кишлака Гульхана на Памире. Здесь оттачивали мастерство и приобретали боевой опыт летчики практически всех пограничных округов. Без авиаторов-пограничников не обходилась ни одна операция той «необъявленной» войны, в том числе такие крупные, как «Горы-80», «Осень-80», «Мургаб», Мармольская (январь – февраль 1984), Ташкурганская (март – апрель 1985), операция в Вардуджской долине (апрель – май 1986), а также операции «Вывод» в конце 1988-го – начале 1989 года. Летчики-пограничники с честью выдержали выпавшие на их долю испытания. За десять лет 90% экипажей авиации погранвойск прошли через Афганистан. Было потеряно 62 вертолета и 58 человек летного состава.

В боевой обстановке беспримерное мужество проявили экипажи Г. Павленко, А. Пашковского, В. Шаповалова, Ю. Манмаря, Б. Захарова, В. Захарова, Н. Левина, П. Чиндина, Н. Сергеева, В. Кутухтина, К. Тырина, С. Кузьмичева, Ф. Гафиятуллина, П. Вотинцева, Э. Сергуна, В. Кочеткова, В. Киселева, Ю. Ерыкалина, М. Капустина, С. Быкова, А. Помыткина, В. Платошина, А. Кашина, С. Болгова, В. Еремина, М. Зубко, А. Башилова, В. Квасова, В. Карпова и многие другие. Два авиатора-пограничника – Ф. Шагалева и В. Попков – удостоены звания Героя Советского Союза. Многие авиаторы награждены орденами Ленина, Красного Знамени, Красной Звезды, медалями «За отвагу», «За боевые заслуги», другими знаками отличия. Два авиационных полка – 17-й Марыйский и 23-й Душанбинский – стали Краснознаменными.

В конце 1988-го – начале 1989 года авиаторы-пограничники участвовали в ликвидации последствий землетрясения в Армении. Вер-





толеты пограничной авиации доставляли в пострадавшие районы гуманитарные грузы, врачей и спасателей, эвакуировали раненых и беженцев.

На период распада Советского Союза в 1991 году Пограничные войска КГБ СССР имели в своем составе 18 авиационных частей и более 400 единиц авиатехники. 3 декабря 1991 года вместо упраздненного ГУПВ был образован Комитет по охране Государственной границы (КОГГ) СССР. Должность заместителя председателя Комитета по авиации – начальника авиационного управления занял генерал-лейтенант Н. Рохлов.

В составе российского Министерства безопасности за счет численности КОГГ и подчиненных ему войск были созданы Пограничные войска Российской Федерации. Появился и новый орган управления – аппарат командующего Пограничными войсками МБ Российской Федерации, в состав которого входило авиационное управление со штабом командующего авиацией пограничных войск. При штабах пограничных округов были сформированы авиационные отделы. Начальником авиационного управления – командующим авиацией Пограничных войск стал генерал-майор Ю. Шатохин.

30 декабря 1993 года в связи с упразднением Министерства безопасности РФ была создана Федеральная пограничная служба России. Как одно из основных подразделений в состав ФПС России вошел Департамент авиации. В 1996–1997

годах ФПС России располагала 26 авиационными частями, на вооружении которых было 250 многоцелевых вертолетов и более 60 самолетов. В марте 1996 года командующим авиацией ФПС России стал генерал-майор В. Ратушин.

Последние годы XX и начало XXI века характеризуются в истории пограничной авиации боевыми действиями в Республике Таджикистан и на Северном Кавказе, а также активным участием в укреплении новых рубежей России. За боевые подвиги, совершенные на таджикско-афганской границе, звания Героя Российской Федерации удостоены полковник С. Липовой, подполковники В. Тарасов и Ю. Ставицкий, капитаны И. Будаев (посмертно) и В. Стовба (посмертно). На Северном Кавказе Героями Российской Федерации стали полковник Н. Гаврилов, подполков-

ники Л. Константинов и Ю. Недвига. Многие летчики награждены орденами и медалями.

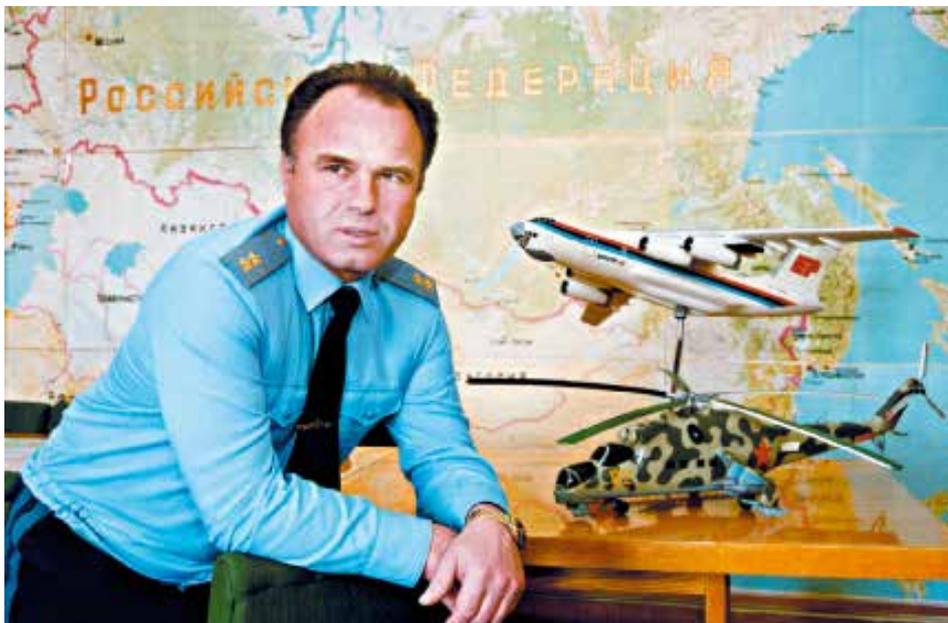
В этот сложный для нашей страны период трудно пришлось и авиаторам границы. За 10 лет после распада Советского Союза в авиацию ФПС России не поступил на вооружение ни один современный самолет или вертолет. Создалось критическое положение, когда моторесурс авиационной техники больше чем на 50% исчерпал свои возможности. Возникли реальные трудности в поддержании боеготовности авиатехники и уровня подготовки летного состава.

В 2000 году начальником Департамента авиации ФПС России был назначен генерал-майор А. Дубасов, который старался улучшить материально-техническое снабжение вверенных ему частей и подразделений, обеспечить их новой техникой. На вооружении авиации ФПС России в этот период состояли вертолеты «Ми-2», «Ми-8», «Ми-24», «Ми-26» и «Ка-27», самолеты «Як-18», «Ан-26», «Ан-72», «Ил-76» и «Ту-134».

11 марта 2003 года функции ФПС России были переданы Пограничной службе в структуре ФСБ России. Авиационные части и подразделения, ранее подчиненные пограничным органам, передавались в ведение управления авиации Федеральной службы безопасности. ■

Фото из архива редакции и Александра МУРАВЬЕВА





ГЕНЕРАЛ-ЛЕЙТЕНАНТ АЛЕКСАНДР ДУБАСОВ: «Я – ЛЕТЧИК-ПОГРАНИЧНИК И ГОРЖУСЬ ЭТИМ ЗВАНИЕМ!»

Моей специализацией стало пилотирование вертолета. Сначала учились летать на «Ми-2», а затем – на новейшем «Ми-8». Моему курсу очень повезло: в предыдущие годы курсанты летную науку осваивали на «Ми-4». Учился я старательно, с интересом. Видимо, это сыграло свою роль, когда за четыре месяца до выпуска меня и еще пятнадцать человек с курса пригласили на встречу с «определенными» товарищами, которые предложили продолжить службу в составе Пограничных войск КГБ СССР. Как холостяку мне было рекомендовано начать «с берегов Тихого океана». Так в 1975 году, после выпуска из училища, я оказался во Владивостоке, в авиационном полку Тихоокеанского пограничного округа.

К тому времени отношения между Советским Союзом и Китаем уже прошли пик своего обострения, хотя напряженная обстановка на границе с КНР еще сохранялась. Разумеется, полк большую часть задач выполнял именно на советско-китайской границе. Кроме того, мы охраняли двенадцатимильную зону на морской границе с Японией и небольшой, в семнадцать километров, участок границы с Северной Кореей.

В полку молодых лейтенантов приняли хорошо. Правда, при распределении в округе нас едва не определили на устаревший «Ми-4». Потом разобрались, что наша специализация – «Ми-8». Получил назначение на должность летчика-штурмана. Стал летать, перенимать от старших товарищей опыт.

Нужно отдать должное старшему поколению пилотов, они подошли к нашему обучению с высочайшей мерой ответственности: буквально дышали над нами, стремясь передать все лучшее, что сами знали и умели. Показывали, рассказывали, наставляли, ругали конечно же... Вспоминается эпизод моего становления как летчика. В полк на должность заместителя командира эскадрильи был назначен капитан Виктор Кочетков. Знающие офицеры между собой характеризовали Виктора Петровича как летчика от Бога. Как-то во время контрольного полета вдоль участка госграницы Кочетков проверял у меня навыки вывода вертолета из усложненного положения. В какой-то момент он, взяв управление вертолетом на себя, произнес: «Смотри и запоминай возможности пилотирования вертолета». Под его управлением машина стала проделывать элементы

Мой путь в пограничную авиацию начался буквально со школы. Я рос на Дону. Неподалеку от моего родного поселка располагалась зона пилотирования учебного аэродрома Качинского военного авиационного училища. Мы, мальчишки, часто могли видеть, как курсанты училища отрабатывают в небе различные элементы пилотирования. Это зрелище завораживало и восхищало. Так что вопрос: кем быть? – передо мной не стоял. Конечно же – летчиком! Кроме того, в моей школе был замечательный военрук Иван Кириллович Сердюков. Он сумел вложить в меня стремление стать военным человеком, желание защищать Родину. Словом, после окончания школы я решил, что непременно буду военным летчиком, офицером. И поступил в Сызранское высшее военное авиационное училище летчиков.

сложного пилотажа, казавшиеся мне прежде недоступными.

Этот эпизод не только поразил мое воображение, но и привел к убеждению, что для совершенствования летного мастерства нет пределов. Впоследствии, когда на опыте полетов в горах Афганистана в руководство по летной эксплуатации вертолета были введены элементы сложного пилотажа, школа техники пилотирования капитана Кочеткова мне здорово пригодилась. Кстати, впоследствии Виктор Петрович стал старшим инспектором Центральной квалификационной комиссии Минобороны.

Своих первых наставников вспоминаю с величайшим уважением. Это командир звена майор Анатолий Васильевич Языкков, командир эскадрильи подполковник Валентин Трофимович Курлыков, заместитель командира полка по летной подготовке полковник Юрий Дмитриевич Деревсков. Но особая благодарность командиру полка – полковнику Юрию Андреевичу Попову. Он очень много усилий приложил для профессионального роста молодых летчиков, уровня их боевой подготовки. Например, в то время были сложности с повышением классификации летного состава, которая и до сих пор

является одним из главных стимулирующих критериев уровня подготовки летчика. Чтобы получить второй класс, требовалось отлетать не менее двух лет. При этом необходимо было сдать множество минимумов, например полеты в облаках, посадки при метеоминимумах. Наши командиры понимали, что классность для летчика очень многое значит, поэтому при малейшей возможности отправляли нас в полет, доверяли нам. Уже через месяц я полетел в свою первую командировку.

Во время командировок экипажи вертолетов полка выполняли задачи в интересах пограничных отрядов – Посьетовского, Гродековского, Камень-Рыболовского, Дальнереченского (Иманского). Командировки длились по двадцать дней. Мы, лейтенанты, постигали различные способы выполнения задач: патрулирование, высадку пограничных нарядов, транспортные перевозки, санзадания, поиск и обнаружение нарушителей. Специфика полетов разнообразная, в зависимости от условий местности и оперативной обстановки на участках отрядов.

Этот начальный период службы многое дал мне как профессионалу. Сознывая, что командиры стараются сделать из меня подготовленного летчика и достойного офицера, я старался оправдать их доверие, настойчиво постигая опыт непростой службы летчика-пограничника. Через год я стал командиром вертолета, через полтора – получил 2-й класс, еще через год – возглавил звено вертолетов, стал готовиться к сдаче на 1-й класс.

В один прекрасный день меня вызвал к себе командир полка и предложил поступать в академию. Я удивился – для поступления в академию мне не доставало положенного офицерского стажа. Тем не менее, благодаря усилиям командования, я был направлен в Москву, в Военно-воздушную академию имени Ю.А. Гагарина. В то время поступить в академию из пограничных войск могло всего три человека. Шансы моего поступления были лишь в случае сдачи на «отлично» всех экзаменов. Что я и сделал.

Перед завершением академии встал вопрос о распределении. Мне выпало продолжить службу в Уч-Аральской отдельной авиаэскадрилье Восточного пограничного округа заместителем командира эскадрильи. Если говорить честно, Уч-Арал считался «дырой», но в дальнейшем я убедился:



это было мнение тех, кто там не служил. Степи, горы, альпийские луга, соленые озера – природа красивейшая. Прекрасная часть, прекрасные люди! В эскадрилье было много молодежи, средний возраст офицеров – тридцать пять лет. Бытовые условия – прекрасные. Но главное – в эскадрилье можно было много летать.

Здесь мне впервые довелось летать в горах. Это был новый опыт, необычный. Много в летной практике приходилось осваивать заново. Полеты в горах – особый вид летной подготовки, требующий обращения с техникой на «Вы»! В этом я убедился с первых полетов. И вновь мне повезло, судьба свела еще с одним наставником, замечательным человеком, мастером техники пилотирования, бескорыстно и щедро передававшим свой уникальный опыт молодым летчикам. С особой признательностью и по сей день отношусь к командиру эскадрильи полковнику Рафаилу Шакирзяновичу Шакирзянову. Он с самого начала стал «вывозить» меня в горы, передавал не только то, что написано в инструкциях, но и то, что знал сам – делился обширным летным опытом.

Отлетав со мной программу восстановления на аэродроме, Шакирзянов кратко произнес: «Пойдем в горы!»

Посадки на высокогорные площадки, головокружительные маневры в горных ущельях, взлеты с коротким пробегом с пикированием в пропасть, для разгона скорости – все словно слилось в единый круговорот. После допущенных ошибок и оплош-

ностей хотелось перевести дыхание, но Шакирзянов был неумолим и давал новую команду: «Свои действия понял? Взлетай и исправляй, не дай ужиться в себе отрицательной психологии, набивай руку, чтобы в дальнейшем не разбить себе голову».

Методика обучения мудрого полковника позволила понять два важных принципа – гор бояться не надо, но и пренебрежения к себе горы не терпят.

Уч-Аральская эскадрилья принимала активное участие в боевых действиях в Афганистане. Наши экипажи совместно с Алма-Атинским авиационным полком действовали в восточной части ДРА. Базировались в районе афганского кишлака Гульханы. Задачи авиации различные: разведка, доставка грузов, эвакуация раненых, высадка десантов. Участвовали в боевых операциях. Наиболее запомнившаяся для меня – Зардевская, по освобождению долины в районе кишлака Зардев. Эта широкомасштабная операция была хорошо спланирована и проведена, ни один вертолет или член экипажа не был потерян.

В Уч-Аральской эскадрилье я прослужил три года, после чего в 1986-м был переведен на должность командира эскадрильи в Душанбинский авиационный полк. Новая часть удивила особой атмосферой боевого товарищества и порядочности. Полк нес основную нагрузку авиационных задач в зоне ответственности пограничных войск, воюя в наиболее сложных и насыщенных боевыми действиями районах Афганистана.



Среди однополчан

Постоянное участие в боевых операциях, совместное преодоление опасностей, способность боевых товарищей к самопожертвованию создали особый климат взаимоотношений личного состава. В полку царила атмосфера порядочности, взаимопомощи, открытости и уважения.

Огромная заслуга в формировании такого коллектива принадлежала командиру полка – полковнику Сухову. Вячеслава Ивановича отличали рассудительность и доброжелательность, справедливость и способность оказать помощь любому подчиненному.

Полк работал с высоким боевым напряжением. Экипажи выполняли до пяти боевых вылетов ежедневно, а в период операций и до десяти. Работать приходилось в непростых условиях – высадки десанта на высокогорные площадки, полеты на запредельных для вертолетов высотах. Практически всегда сохранялась опасность огневого поражения со стороны противника. Каждый вылет требовал от экипажей максимального профессионализма. Приходилось как следует думать головой, продумывать каждый шаг.

В подтверждение виртуозного профессионализма летчиков полка приведу два эпизода. В один из дней на КП авиагруппы поступает задача выполнить бомбометание по позициям противника. Группа вертолетов летит на выполнение задачи. Со мной в экипаже, в правом кресле, командир звена Алексей Райков. При подходе к цели выясняется, что не исправен прицел. Что делать, как проводить бомбометание? Из строя-то не выйти.

Райков меня успокаивает:

– Можем действовать и без прицела. Главное, выходя на боевой курс, точно его выдерживай. А я положу как надо.

Выхожу на боевой курс, держу вертолет. Вижу сосредоточенный взгляд Алексея в направлении цели, слышу его команду:

– Пикирование пять градусов!

Выполняю пикирование, через некоторое время в кабине раздается щелчок:

– Сброс!

Выполняю маневр с разворотом и вижу два разрыва бомб – один точно во вражеском окопе, второй рядом. Восхищенно говорю Райкову:

– Ну, ты виртуоз, Леша! Как ты умудрился!?

– А у меня прицелом служит козырек приборной доски, – отвечает Райков.

Второй эпизод связан с ответственностью за принятое решение. Поступила задача снять нашу боевую группу с высокогорной площадки в зоне действий противника. Ее необходимо было эвакуировать всю сразу, одним вылетом, вместе с оружием и снаряжением. В этот раз мы зашли двумя вертолетами, сели на площадку на вершине горы, приступили к загрузке группы. А тут, как назло, напозла облачность и закрыла площадку. Что делать? Долго находиться на площадке рискованно – противник мог в любой момент открыть огонь, группу надо снимать, выполнять боевую задачу. Взлетный вес загруженного вертолета не позволял уйти вверх, площадка была ограничена, оставался только выход в глубокое ущелье.

Приняли решение взлетать в сторону ущелья и пробивать облака. Подняли машину, ручку от себя, ныряем в облака, набираем скорость... Штурман докладывает параметры полета. Пробиваем облачность и входим в ущелье. Через минуту выходит второй вертолет. Риск? Да, элементы риска есть, но риска оправданного, основанного на опыте, на знании возможностей машины. Задача выполнена.

О службе в Душанбе можно рассказывать бесконечно, особенно о боевых товарищах. О заместителе – невозмутимом майоре Сергее Болгове. О неугомонном командире звена майоре Михаиле Зубкове. О командире вертолета Герое Советского Союза Валерии Попкове. О неповторимом подполковнике Константине Тырине. Его речь для летчиков была сладкой музыкой. Во время руководства полетами ранним прохладным утром Тырин провожал боевые группы вертолетов, уходящие на задание, звучащей в радиоэфире «Казачьей песней». К сожалению, подполковник Константин Тырин рано ушел из жизни. Светлая ему память и светлая память всем, кто не вернулся с боевых!

Служба в Душанбинском полку была напряженной, порой изнурительной, постоянно сопровождала опасность не вернуться на аэродром. Но в моем сознании этот период службы остается одним из лучших: там были братство, честность и чистота человеческих отношений.

В 1987 году я был переведен из Душанбе в Благовещенск на должность командира Отдельной авиационной эскадрильи. Там прослужил чуть больше года, когда мне предложили возглавить авиационный полк на Камчатке. В декабре 1988 года я прибыл на Камчатский полуостров, где и прослужил восемь лет.

Камчатка открыла новую страницу биографии и привела к обучению в Военной академии Генерального штаба Министерства обороны России. Это стало результатом кадровой политики директора Федеральной пограничной службы России генерала армии Андрея Ивановича Николаева. Он решил повысить уровень подготовки руководящего состава ФПС и направлять на учебу в Академию ГШ до десяти офицеров оперативного звена в год. Одним из них выпало быть мне. С 1996-го по 1998 год я проходил обучение. Знания, полученные там, пригодились уже на следующей должности

– начальника авиаотдела Кавказского особого пограничного округа в Ставрополе.

Время, когда я служил на Кавказе, выдалось горячим. Сначала нападение банд террористов на Дагестан, затем начало второй чеченской кампании. Именно тогда была проведена уникальная пограничная операция по высадке десанта, а затем и выставлению целого пограничного отряда в тылу у боевиков – на границе с Грузией. Начальный и основной этап операции был осуществлен в буквальном смысле на винтах пограничных вертолетов. Операция проведена успешно, без единой потери. Это результат грамотного планирования, а также высочайшей степени исполнительности и профессионализма авиаторов округа.

Приведу пример. Накануне операции в Ставропольский авиационный полк был направлен приказ – к восемнадцати часам следующего дня перебазировать часть полка в район Владикавказа, создать там авиационную группу, готовую к действиям. Командир полка на тот момент был в отпуске, его обязанности исполнял начальник штаба. Для принятия решения, планирования, подготовки наземного и воздушного эшелонов, личного состава у начальника штаба оставалось двенадцать часов. Вот тут и проявились в полной мере его организаторские способности. Начальник штаба принял решение наземный эшелон выдвинуть ночью и основную часть маршрута пройти по свободным дорогам. Воздушный эшелон перебазировался на следующий день. К установленному времени авиационная группа полка сосредоточилась на определенной приказом площадке базирования, в готовности к боевым действиям.

Успеху операции способствовало и хорошо отлаженное взаимодействие с наземными частями округа, его тылом и особенно с Владикавказским пограничным отрядом.

Десантирование осуществлялось с промежуточной площадки базирования в районе населенного пункта Таргим. Вертолеты работали конвейерным способом, с минимальным запасом топлива – лишь бы перевезти как можно больше людей, оружия, боеприпасов и снаряжения. Машины грузились, улетали, выбрасывали десант, возвращались, снова грузились, не выключая двигатели, снова взлетали... И так на протяжении всего

светлого времени суток! Это могли сделать только пилоты высочайшего класса, готовые работать фанатично, с самоотречением.

Еще накануне операции я со всего округа собрал летчиков, имевших афганский опыт, с ними были проведены ознакомительные и тренировочные полеты, тщательно изучен район действий. Эти экипажи стали костяком того летного состава, что обеспечил успех операции. Я был в них уверен, я знал – это асы!

Но не стоит думать, что ставка делалась исключительно на бывалых летчиков. В бытность начальником авиаотдела, я всеми силами старался организовать подготовку молодых летчиков. Это было непросто – приходилось буквально выбивать топливо на каждый тренировочный полет. Командиры частей несли персональную ответственность за подготовку молодежи. Те усилия себя оправдали – в нужный момент у нас оказалось необходимое количество хорошо подготовленных экипажей.

В 2000 году директор ФПС России генерал армии Константин Васильевич Тоцкий предложил мне возглавить Департамент авиации. На этой должности я прослужил три с половиной года. Времена были непростые. Отсутствовало должное финансирование, средства на ремонт и восстановление техники были ограничены, жилья не было. Но потребность в полетах самолетов и вертолетов не снижалась.

Простая жизненная ситуация. Где-то в далекой Арктике на пограничной заставе заболел ребенок. Его нужно спасать, везти к нему доктора. Значит, наготове всегда должен быть исправный, готовый к вылету вертолет. Перед Департаментом авиации ФПС России стояла главная задача – сохранить боеспособность пограничной авиации, готовность к выполнению возникающих задач.

Чтобы выйти из ситуации, на основных направлениях департамент создавал боеспособные авиагруппировки. При необходимости технику и людей перебрасывали из других регионов. Машины восстанавливали за счет комплектующих деталей с других машин – доноров. Из трех неисправных вертолетов собирали один – боеготовый.

Особой задачей было сохранение личного состава. Руководство пограничной авиации старалось сохранить летчиков, особенно молодежь. Нам в

этом смысле повезло – те, кто решил стать летчиком, выбирает это призвание навсегда, независимо от обстоятельств. Любой вылет компенсирует летчику большинство проблем: помотришь с высоты на землю, и настроение улучшается! Ты чувствуешь себя настоящим властителем стихии. Тем, кто служит на земле, в этом плане гораздо труднее.

Здесь хотел бы отдать должное пограничникам, охраняющим границу непосредственно на земле. Мы, летчики, как бы трудно ни было, после выполнения заданий возвращаемся на базу. Всегда есть где нормально умыться, отдохнуть, поесть. А тем, кто сидит на «точках», везет далеко не всегда. Помню, как-то мне довелось побывать на такой «точке» на Каспийском побережье. Там размещался взвод пограничников: солдаты, прапорщик и два офицера – майор и лейтенант. Они выполняли задачу по охране биоресурсов. Взвод жил в палатках. Кругом пустыня и море – песок да соленая вода. Ни попить, ни постираться. Жара, песок в глазах. Еда – каша, мама наша... Но, несмотря на все трудности, люди несли службу, выполняли государственные задачи! Таким людям памятники при жизни нужно ставить!

Работа в интересах тех, кто выполняет пограничные задачи на земле, всегда была главной задачей пограничной авиации. Мы, авиаторы-пограничники, никогда не работали в отрыве от наших коллег. В мою бытность начальником Департамента авиации ФПС России было несколько основных направлений, где авиация играла большую роль. Это Северный Кавказ – выставление и обеспечение пограничных частей на новых рубежах, Дальний Восток – охрана биоресурсов и Север – обеспечение пограничных подразделений. Все поставленные задачи выполнялись в полном объеме.

Сегодня, оглядываясь в прошлое, могу сказать: я – летчик-пограничник и горжусь этим званием! Опыт пограничной авиации уникален. Он накапливался десятилетиями, начиная с того момента, когда первые авиаторы-пограничники заступили на охрану рубежей. Важно и необходимо этот опыт донести до будущих поколений летчиков, которые будут подниматься в небо и охранять границу нашей страны. ■

Фото из архива автора



ПЕРВЫЙ СРЕДИ РАВНЫХ

Генерал-лейтенант Николай Рохлов. Для летчиков границы старшего поколения это не просто имя. Это целая эпоха. Ведь под руководством Николая Алексеевича авиация Пограничных войск КГБ СССР достигла своего наивысшего расцвета за всю свою историю.

Владимир НОВИКОВ

Свой путь в небо Николай Рохлов начал в 1956 году, после окончания Пугачевского военного авиационного училища летчиков. Его первым местом службы стал Одесский авиаполк Юго-Западного пограничного округа. Там лейтенант Рохлов летал на вертолете «Ми-4» старшим летчиком-штурманом, затем – командиром экипажа. С должности командира звена в 1959 году поступил в Военно-воздушную академию. По завершении учебы его направили на Камчатку... вновь командиром вертолетного звена. Опальным офицером он не был, но по собственной инициативе уверил начальство в том, что мало послужил на этой должности и не успел освоить тонкости работы с личным составом.

Камчатка стала настоящей суровой школой летной науки и практики. Каждый рейд здесь можно было назвать сложным, и Николай Алексеевич приобрел бесценные навыки по управлению вертолетом, досконально изучил весь район полетов от Чукотки до северных Курил.

В 1966 году капитан Рохлов был назначен заместителем командира Отдельной Алма-Атинской оперативно-учебной авиаэскадрильи Восточного пограничного округа. В Казахстане ему пришлось немало потрудиться, осваивая тонкости техники пилотирования «Ми-4» в горах и обучая им других.

А через полтора года последовало новое назначение – Николаю Алексеевичу предложили возглавить Отдельную Арктическую эскадрилью. Формирование авиачасти с дислокацией в Воркуте и двумя подразделениями отдельного базирования в Тикси и Черском позволило замкнуть «кольцо» авиационной защиты государственной границы СССР. Но стоит учесть, что в конце июня 1967 года майор Николай Рохлов приступил к исполнению обязанностей командира эскадрильи фактически на пустом месте: авиаторам границы были выделены зимний вагончик на аэродроме и комнатка в здании Воркутинского аэропорта. Несмотря на объективные сложности, Рохлов

и его подчиненные с энтузиазмом взялись за новое дело.

Уже через несколько месяцев – 12 октября 1967 года – был сформирован первый экипаж самолета «Ил-14». В его состав вошли: командир части майор Рохлов, командир самолета капитан Валаев, правый летчик капитан Маруткин, штурман капитан Чураков, борттехник капитан Зносок и бортмеханик сержант Медведев. 19 октября этот экипаж совершил первый вылет по северной воздушной трассе от Воркуты до Черского – часть приступила к выполнению служебно-боевых задач.

Районы полетов экипажам самолета «Ил-14» и двух вертолетов «Ми-4» были незнакомы. Безориентирная местность, полярная ночь и частые в это время года метели усложняли работу летчиков-пограничников. Но к концу года общий налет трех экипажей эскадрильи составил 117 часов.

В Воркуте ярко проявилась одна из главных особенностей характера Рохлова – по сложным, опас-

ным, неизведанным маршрутам он всегда летал первым, не прячась за спины подчиненных. Уже в январе 1968 года в качестве командира вертолета «Ми-4» он осваивает основную воздушную трассу части в глубь Арктики. Полет по маршруту Воркута – Каменный – Диксон – Эклипс – Челюскин с посадками для дозаправки продолжался 15 часов.

В 1968 году Воркутинская авиаэскадрилья совместно с пограничным отрядом приступила к выставлению и обеспечению погранзастав. При этом авиаторы-пограничники продолжали охранять северные рубежи страны с воздуха. Много было и внеплановых задач. Например, экипажи подполковника Рохлова и капитана Кулакова спасали жизни людей на острове Вилькицкого и в Эклипсе, совершая срочные санитарные рейсы в сложнейших метеорологических условиях.

В том же году часть пополнилась боевой техникой: двумя «Ил-14» и семью «Ми-4».

Значительным событием в жизни Арктической эскадрильи стало вручение ей 20 мая 1969 года Боевого Знамени части. Подполковник Рохлов получил его из рук заместителя начальника Пограничных войск КГБ СССР генерал-майора А. Чиркина.

В 1970 году в эскадрилью поступила новая турбовинтовая авиатехника. В числе первых командир переучивается в Сыктывкарском авиапредприятии гражданской авиации на вертолет «Ми-8» и самолет «Ан-24». Затем переучивает и вводит в строй свои экипажи. Выполнение воздушной разведки, поиски нарушителей границы, перевозки пограничников и грузов стали намного эффективнее и безопаснее. Значительно упростили смену личного состава на арктических заставах, высадку и снятие погранрядов и постов на труднодоступных участках заполярной границы.

В 1972 году Николай Рохлов вернулся в Казахстан – командиром авиаполка Восточного пограничного округа. В связи с напряженной обстановкой на советско-китайской границе эта часть получила новую технику одной из первых. Однако ни летный состав, ни инфраструктура

в Алма-Атинском полку не были готовы к ее освоению.

Поначалу «аксакалы» полка прозвали Рохлова Академиком, но очень скоро он показал себя практиком, быстро устранив во вверенном ему полку все недостатки. Николай Алексеевич лично побывал на каждой высокогорной площадке Восточного округа и неизменно сам проводил многочасовые тренировки с командирами эскадрилий, звеньев и экипажей в горах. Неофициальным авиационным полигоном полка стали участки ответственности Пржевальского и Нарынского погранотрядов – высокогорные и самые сложные для полетов.

В тот период полковник Рохлов первым в истории авиации погранвойск на вертолете «Ми-8», а позднее на самолете «Як-40», освоил полеты и произвел посадку на самый высокогорный аэродром бывшего СССР – Мургаб. Окруженный горным кольцом 5–6-километровой высоты, он расположен на отметке 3640 метров над уровнем моря. Кислорода там почти в половину меньше, чем на равнинах. Эти полеты были важны тем, что позволяли оперативно решать вопросы доставки руководства, оперативных групп и важных грузов в последнюю ранее недостижимую для авиации точку и громадный по про-

тяженности участок государственной границы нашей страны.

Николай Рохлов доказал командованию округа и руководству погранвойск необходимость освоения средств авиационного поражения с вертолетов. Благодаря чему экипажи полка впервые со времен Великой Отечественной возобновили плановые еженедельные полеты на авиационный полигон Чунджа со стрельбой из пулеметов, пусками неуправляемых ракет и бомбометанием с вертолета «Ми-8». Командир полка учил подчиненных собственным примером. Летный состав части быстро повышал свой профессиональный уровень и классную квалификацию. А сам полковник Рохлов в 1974 году первым в истории авиации погранвойск получил квалификацию «военный летчик-снайпер».

В 1976 году под руководством Рохлова, опять-таки впервые в послевоенной истории авиации погранвойск, на полигоне Чунджа были проведены летно-тактические учения полка. Они проходили в присутствии командования Восточного погранокруга и руководства Главного управления погранвойск. Выполнялась задача по десантированию эскадрильей посадочным способом штатной мотоманевренной группы при огневой поддержке



Иван Вертелко, Михаил Лещинский и Николай Рохлов в день вывода войск из Афганистана. Термез, 15 февраля 1989 г.

высадки десанта с воздуха. Учебно-показательные полеты полка получили высший балл, а его командир за освоение боевого применения авиации в высокогорных условиях и многолетнюю безаварийную летную работу был награжден орденом.

Но Николай Алексеевич занимался не только боевой подготовкой – огромное внимание он уделял условиям службы и быта летчиков, инженерно-технического и личного состава. Под его руководством осуществлялось строительство взлетно-посадочной полосы, рулежных дорожек, вертолетных стоянок, ангаров, лабораторий, служебного и жилого фонда в полку. Он также добился оборудования посадочных площадок с твердым покрытием в пограничных отрядах, высокогорных комендатурах и на заставах. Такие площадки создавались с учетом «розы ветров» и разработанными командованием полка схемами захода на посадку. Вне видимости с сопредельной стороны. Все это очень пригодилось во время афганской войны.

В октябре 1977 года полковник Рохлов был назначен начальником авиационного отдела ГУПВ КГБ СССР. Авиация Восточного пограничного округа благодаря его настойчивости и дальновидности успела заблаговременно подготовиться к ведению боевых действий в сложных физико-географических и климатических условиях высокогорной и пустынно-песчаной местности Казахстана, Таджикистана и Туркмении, а значит, и северного Афганистана. Теперь по указанию руководства погранвойск Рохлову предстояло «подтянуть» все авиационные части до уровня передовых. Примечательно, что в том же 1977-м, то есть за два года до начала афганских событий, командование авиации Восточного погранокруга получило задачу освоить выброску десантов и авиационную поддержку пограничных подразделений на поле боя экипажами «Ми-8».

Уже тогда Николай Алексеевич учил авиаторов тому, что необходимо на войне, проводил сборы начальников авиаотделов округов, командиров авиационных частей и

их заместителей по летной подготовке. Именно на этих учебных сборах на базе Арктической авиачасти в Воркуте в октябре 1978 года впервые было приказано готовиться к боевым действиям авиачастей погранвойск при защите и обороне государственной границы СССР.

Практическая часть сборов началась показательным полетом полковника Рохлова над аэродромом Воркута и на полигон «Хальмер-Ю» со стрельбами из пулемета пусками неуправляемых ракет, а затем и бомбометанием по углам-отражателям. Это было захватывающее зрелище: неуклюжий, всегда в Арктике по максимуму загруженный, вертолет «Ми-8» в руках мастера превратился в стремительную боевую машину. Взлет по полосе Рохлов произвел по-«самолетному», с разгоном скорости почти до 200 километров в час, энергичным разворотом на горке на малой высоте, с имитацией захода и авиационного удара с пикирования по центру полосы. Затем последовали полет на полигон, два захода для пусков неуправляемых ракет и два захода на бомбометание. Машину он посадил не на полосу, а на необорудованную тундровую площадку. Затем взлетели еще два вертолета и так же поочередно отработали на полигоне. Таким образом, Николай Алексеевич лично проверил всех начальников авиационных отделов округов и командиров авиачастей по технике пилотирования и стрельбам неуправляемыми ракетами.

Второй серьезной проверкой руководящего летного состава стали полеты на высадку десантов по типовому для летчиков Арктической авиачасти учебному маршруту: Воркута – Елецкий – Сейда – озеро Подымейто – Воркута с посадкой на незнакомой и необозначенной тундровой площадке в центре озера Подымейто. Полярной ночью при сплошной низкой облачности пройти точно по маршруту и в заданное время отыскать необозначенную площадку без предварительной тренировки просто невозможно. Поэтому Рохлов приказал все маршрутные полеты выполнять только со штурманом эскадрильи на борту. Так четыре дня подряд автор этого очерка с утра проводил подготовку и контроль

готовности к полетам, а с 15.00 по пять–шесть часов ежедневно тренировался в воздухе с очередными проверяемыми в поисках необозначенной площадки. В конце концов все поставленные задачи были выполнены успешно.

После окончания практической части сборов Николай Алексеевич провел серьезный разбор полетов. Каждый авиационный командир получил команду подготовить документы на проведение летно-тактических учений для своих авиачастей на следующий год. И в обязательном порядке предусмотреть полеты эскадрильями по сложному двух–трехчасовому маршруту днем или ночью в сложных метеоусловиях с высадкой десанта, стрельбами и бомбометанием на полигоне. В течение 1979–1980 годов полигонные учения проводились ежеквартально. Благодаря этому в авиачастях не только значительно повысился уровень классности летного состава, но и появились летчики-снайперы и штурманы-снайперы.

В авиационный отдел ГУПВ полковник Николай Рохлов брал только образованную и, как правило, проявившую себя на деле молодежь. На службу в авиаотдел в те годы пришли подполковник И. Антипов, майоры А. Махов, Н. Богомолов, Ю. Фролов, И. Ключник, Ю. Мирошниченко и другие. Четкой системы преемственности и передачи опыта от поколения поколению Николаю Алексеевичу придерживался неизменно. Кстати, благодаря Рохлову авиационный отдел ГУПВ стал расширяться – в нем появились должности начальников службы безопасности полетов, авиационной поисково-спасательной службы, парашютно-десантной службы, огневой и тактической подготовки, аэрофотослужбы, главных инженеров по самолетостроению, авиавооружению, ремонту авиатехники и по всем основным авиационным специальностям.

В 1979 году Николай Рохлов получил звание генерал-майора, стал первым Заслуженным военным летчиком СССР в авиации погранвойск. Он облетел практически все авиационные части по периметру государственной границы, лично познакомился со всеми на-

чальниками пограничных округов и их заместителями, командирами авиачастей и их заместителями, с районами полетов и охраняемыми участками.

В июне–июле 1980 года Николай Алексеевич в учебных центрах ВВС вместе с летчиком-штурманом майором Владимиром Новиковым и бортовым техником майором Александром Маховым переучивается на боевой вертолет «Ми-24в». Сдав зачеты и получив допуски от инструкторов ВВС, этот пограничный экипаж в течение 15 дней тренировался в выполнении самостоятельных полетов на аэродромах и в горах.

Боевым действиям авиации погранвойск в ДРА Рохлов уделял особое внимание. За десять боевых афганских лет не менее 50 раз он летал в служебные командировки в авиачасти и пограничные отряды Средней Азии и Казахстана. При этом обязательно выполнял по 10–20 боевых вылетов, чтобы поддерживать навыки, знать район полетов и условия посадки, а главное – иметь моральное право руководить боевыми летчиками. В общей сложности он совершил более 250 вылетов в Аф-

ганистан. Это был настоящий, ответственный руководитель.

Он участвовал в планировании, контроле и проведении практически всех крупных боевых пограничных операций на советско-афганской границе и в Афганистане: от самой первой – «Горы-80» и до последней – «Вывод». Анализировал недостатки полетов и разрабатывал указания для авиационных частей по их устранению. Десятки раз участвовал в расследовании авиационных аварий и катастроф. Порой конфликтовал с руководителями пограничных операций по поводу постановки непосильных задач экипажам и авиагруппам.

Большой заслугой Николая Алексеевича является внедрение в практику пограничной службы и боевых действий в «горячих точках» авиационных групп, способных в отрыве от базового аэродрома продолжительное время выполнять комплекс служебно-боевых задач.

Главной заслугой генерала Рохлова является превращение отсталой, малочисленной, в основном поршневой пограничной авиации, применявшейся как техническое средство для усиления сухопутных

и морских пограничных соединений и частей в пограничной службе по охране государственной границы, в мощную ударную, разведывательно-поисковую и транспортно-десантную силу погранвойск.

Пользуясь авторитетом у руководства КГБ СССР и командования пограничных войск, генерал Рохлов добился принятия на вооружение погранвойск боевых вертолетов «Ми-24», тяжелых транспортных вертолетов «Ми-26», морских вертолетов палубного базирования «Ка-25» и «Ка-27». При нем пограничная авиация взамен выработавших свой ресурс «Ан-24» и «Ан-26» получила самолеты «Ан-72», а также большие транспортные самолеты «Ил-76». Благодаря усилиям Рохлова для охраны морских рубежей и морской экономической зоны СССР началась разработка самолетов «Ан-72п», «Ан-74» и самолета-амфибии «А-44».

Генерал-лейтенант Николай Рохлов уволился в запас в 1992 году с должности заместителя председателя Комитета по охране государственной границы – начальника авиационного управления Главного штаба пограничных войск. Николай Алексеевич награжден двумя орденами Красной Звезды, орденами «За службу Родине в Вооруженных силах СССР» II и III степени, орденом Андропова и многочисленными медалями. Ему присвоено звание «Заслуженный пограничник Российской Федерации».

В настоящее время Николай Рохлов активно участвует в решении проблем военно-патриотического воспитания молодежи. Не забывает он и тех, с кем вместе охранял границы родной страны: Николай Алексеевич принимает участие в мероприятиях, посвященных юбилейным датам в истории авиационных частей, в открытии памятников погибшим в «горячих точках». А несколько лет назад он летал на Северный полюс с князем Монако Альбером Вторым. До сих пор, как и в прежние годы, Николай Рохлов – пример для летчиков и воинов границы. Мы равняемся на Вас, Николай Алексеевич! Так держать! ■



Леонид Якубович, Николай Рохлов, Александр Евдокимов, Николай Гаврилов и Валерий Чертищев на открытии памятника. Йошкар-Ола, 15 августа 2009 г.

Фото из архива
Владимира НОВИКОВА



САМАЯ ВЫСОКАЯ МЕЧТА — ВЫСОТА

Владимир НОВИКОВ

Семнадцатилетним юношей в 1959 году Александр Евдокимов поступил в училище первоначального обучения летчиков ВВС Приволжского военного округа, расположенное в городе Каменке Пензенской области. Учеба давалась ему легко. Он быстро освоил управление самолетом «Як-18у», и инструкторы без тени сомнения ставили Александру отличные оценки за контрольные и зачетные полеты. Года Евдокимову вполне хватило для того, чтобы убедиться в правильности выбора профессионального пути, и он с легким сердцем подал документы в Балашовское высшее военное авиационное училище летчиков.

В 1964 году лейтенант Евдокимов начал службу в погранвойсках. Направили его на Камчатку старшим летчиком «Ил-14». С высоты облаков нередко любовался молодой офицер суровой красотой Тихоокеанского

побережья, вулканами и островами, восхищался необъятными просторами Дальнего Востока. Впрочем, не только романтикой было наполнено то время. На Камчатке Александр Николаевич прежде всего стремился к профессиональным высотам. Летное мастерство он оттачивал под руководством опытных старших товарищей – майора Николая Шеламова и капитана Виктора Костюшина.

Основной причиной беспокойства стражей государственной границы в Камчатско-Чукотском и Северо-Курильском регионах было морское браконьерство – японские рыболовные шхуны десятками и сотнями промышляли в советских территориальных водах. Особенно варварский ущерб они наносили весной и ранней осенью. Точно москитный рой, они устремлялись к хорошо известным им банкам и устьям нерестовых рек Курил, Сахалина и Камчатки.

**В небе, в небе над головой
Вьется белая нить.
Слышу, слышу я голос твой:
«Без высоты, без красоты
нам не прожить...»**

Самым эффективным средством в борьбе с наглыми соседями в то время были пограничные самолеты «Ил-14». На малой высоте они незаметно подлетали к излюбленным местам незаконного вылова рыбы и морепродуктов. Фотографировали незваных гостей. Наводили пограничные сторожевые корабли на браконьеров. Их боялись и, увидев издали, бросали сети и убегали в нейтральные воды или восвояси.

– Капитаны японских рыболовных шхун и сейнеров, конечно, прекрасно знали, что они ловят морепродукты в наших территориальных водах и тем самым нарушают наше законодательство. Могут быть пойманы, арестованы, осуждены и посажены в русскую тюрьму, – рассказывал Александр Николаевич. – Подтверждением факта лова часто являлись фотоснимки этих судов с привязкой к берегу, которых они очень боя-

лись. Но уже тогда их суда, улов и команда были застрахованы в Японии на весьма крупные суммы. К тому же даже недельный улов морепродуктов, особенно гребешка, крабов и икры лососевых рыб в период нереста, мог обеспечить год безбедной жизни целой японской семье. Именно поэтому рыбаки шли на все эти нарушения и преступления.

До 1946 года разрешалось стрелять из бортового оружия по злостным браконьерам и нарушителям границы. Об этом, судя по всему, довольно эффективном способе защиты национальных богатств с сожалением вспоминали и рассказывали много послужившие летчики-пограничники Камчатки. Но у нас такого права уже не было.

В 1967 году Александр Николаевич поступает в Военно-воздушную академию имени Ю.А. Гагарина. А в 1969-м он, находясь на войсковой стажировке в Алма-Ате, не задумываясь ни на мгновение, принимает предложение освоить управление вертолетом «Ми-4». В те годы немногие летчики желали последовать его примеру, но Александр Николаевич видел, какой большой эффект могут дать вертолеты в охране государственной границы. Этот факт и предопределил его дальнейшую судьбу.

Кстати, подтолкнул его к этому еще на Камчатке капитан Рохлов. История произошла следующая. Однажды вертолет «Ми-4» командира звена Николая Рохлова следовал на западное побережье Камчатки с пограничным нарядом на борту. И вдруг у машины отказал единственный двигатель! Рохлов произвел удачную вынужденную посадку среди камней и валунов на подобранную с воздуха площадку на самовращении несущего винта. Ни вертолет, ни экипаж, ни наряд не получили даже царапин. Любой самолет в аналогичной ситуации неминуемо разбился бы в лепешку. В глазах сослуживцев после этого случая капитан Рохлов стал настоящим героем, а к вертолету «Ми-4» с интересом и уважением стал относиться весь летный состав части. В том числе и Александр Евдокимов. И всю оставшуюся службу они будут служить вместе, один – командиром, другой – его заместителем.

В 1970 году по окончании академии капитан Евдокимов был назначен заместителем командира

по летной подготовке Отдельной Арктической авиационной эскадрильи в Воркуте. Командир этой части подполковник Рохлов лично вывозил и тренировал своего заместителя на самолете «Ил-14» и вертолете «Ми-4» по северным воздушным трассам. От него Александр Николаевич перенял многие положительные качества: командирскую волю, умение всесторонне оценивать обстановку и принимать единственно верное решение, стремление совершенствоваться в летном деле и помогать в этом подчиненным.

Евдокимов с энтузиазмом окунулся в работу. Месяцами он находился в командировках. Но зато уже через год уверенно чувствовал себя в небе Арктики, начал осваивать полеты по контролю удаленных районов советского сектора от Мурманска до Чукотки на самолете. Летал на мыс Челюскин на вертолете. Но главной своей задачей молодой заместитель командира части по летной работе считал учебно-боевую и летно-методическую подготовку подчиненных.

Со временем приходил опыт. Проверкой на зрелость 30-летнего командира экипажа Александра Евдокимова стал полет 9 января 1972 года по маршруту Хатанга – Норильск – Воркута. При подходе к Норильску у самолета «Ил-14» отказал один двигатель. Метеоусловия не позволяли сесть в аэропорту города. Необходимо было идти на запасной аэродром. Летчики



Заместитель начальника войск САПО по авиации полковник Александр Евдокимов перед боевым вылетом. Пяндж, 1987 г.

выключили все потребители электроэнергии, оставив только аварийные приборы. За бортом – черная полярная ночь, сорокаградусный мороз и застывший винт неработающего двигателя. А на борту – двадцать с лишним пассажиров, в том числе женщины и дети. Но экипаж был спокоен и сосредоточен. Самолет на одном двигателе благополучно и мягко приземлился в Игарке.

Не менее сложная ситуация возникла однажды при заходе на посадку в аэропорту Косистый. Погода была неважной. Диспетчер посадки сообщал условия: нижний край облачности – 100 метров, видимость – 1000 метров, ветер – 10 метров в секунду, давление – 718 миллиметров ртутного столба. Командир экипажа капитан Евдокимов, летчик-инструктор подполковник Рохлов и бортовой техник капитан Стрижак приступили к снижению, благополучно вышли в створ полосы. Высота на барометрическом высотомере – 100, 80, 60 метров, а земли не видно! Дальше снижаться было нельзя. Ушли на второй круг. И тут Евдокимов, а за ним и весь экипаж обратили внимание на разницу показаний высотомеров: барометрический и радиовысотомер давали расхождение в 300 метров, хотя аэродром располагался на равнине. Александр Николаевич перешел на пилотирование по радиовысотомеру и попросил диспетчера уточнить давление. Оказалось, давление составляет не 718, а 748 миллиметров ртутного столба. Ошибка диспетчера могла стоить жизни экипажу, и только знания и опыт командира позволили благополучно завершить полет.

В начале 1973 года майор Александр Евдокимов был направлен к новому месту службы – в Закавказье. Его назначили заместителем командира 12-го отдельного учебного авиационного полка, который возглавлял в то время опытейший педагог, грамотный воспитатель, строгий и справедливый человек полковник Владлен Бевзо.

– Мне очень везло на командиров, – вспоминал Александр Николаевич, – но особенно много сделал для меня в то время полковник Бевзо. Именно он помогал мне так планировать перспективные и текущие дела, чтобы четко выполнять их, успевать проводить занятия, везде летать, всех проверять, самому учиться и учить других.

В Закавказье Евдокимов руководил освоением новой техники, в частности турбовинтового вертолета «Ми-8», различными категориями и группами летного состава авиационных частей ПВ, читал лекции по аэродинамике и инструкции экипажу. Он подобрал и сплотил преподавательский коллектив, который наилучшим образом мог решать задачи полка. Именно Александр Николаевич значительно повысил уровень преподавания и летно-методической подготовки. Несомненной заслугой Евдокимова является освоение и внедрение семи современных типов самолетов и вертолетов в охрану государственной границы высокогорного участка в Закавказье, а также на Черном и Каспийском морях.

Через четыре года подполковник Александр Евдокимов стал командиром учебного авиаполка, а вскоре вывел его в число передовых. В 1977 году полк был отмечен переходящим знаменем Военного совета погранвойск. Это была заслуженная награда всего личного состава полка. Самого же Евдокимова представили к первому в его жизни ордену «За службу Родине в Вооруженных силах» III степени. Полк удерживал знамя три года подряд и вместе с его успехами рос авторитет Александра Евдокимова – как командира и как летчика. Он в совершенстве освоил самолеты «Ил-14», «Ан-24», «Ан-26», «Як-40», вертолеты «Ми-8», «Ми-24», «Ка-27». В 1979 году ему была присвоена высшая летная квалификация – «летчик-снайпер».

В начале 1980 года полковник Евдокимов был назначен на должность заместителя начальника авиационного отдела ГУПВ в Москве, начальником которого был уже в то время генерал-майор Рохлов. Объем работы значительно увеличился: теперь в его ведении находилось инспектирование авиационных частей, участие в выработке тактико-технических заданий промышленности на новую авиатехнику, разработка нормативных документов («Курс боевой подготовки авиации пограничных войск», «Наставление по службе авиации пограничных войск»), совершенствование тактики авиации погранвойск при решении задач охраны государственной границы и экономической зоны СССР.

Но главным содержанием служебной деятельности Александра Николаевича в этот период стали афганские события. С первых дней войны он занимался планированием, подготовкой, проведением и контролем боевой деятельности авиачастей на советско-афганской границе. Отвечал за подготовку экипажей к полетам в высокогорной и пустынной местности. Неоднократно бывал в командировках в Афганистане, сам выполнял боевые вылеты, представлял авиаотдел в десятках крупных пограничных операций, в том числе «Меймене», «Дарваз», «Куфаб», «Мармоль». Не всегда они проходили гладко, были и потери, и неудачи. Александр Николаевич старался делать из них выводы на будущее, выработывая рекомендации для войск.

Через пять лет, в сложный период активизации «минной войны» на дорогах Афганистана, Александр Евдокимов был назначен заместителем начальника войск Среднеазиатского пограничного округа по авиации. Примерно в это же время бандформирования получили переносные зенитные ракетные комплексы для противодействия советским вертолетам, которые в обязательном порядке участвовали в боевых операциях и осуществляли снабжение гарнизонов. Сложное это было время. Приходилось совершенствовать тактику, повышать безопасность полетов,

улучшать подготовку летчиков, штурманов, инженеров. В активе Евдокимова – 800 боевых вылетов в Афганистане, 7000 часов налета на всех типах авиатехники. Более 20 крупных операций проходили под его контролем, а более 50 – при его непосредственном участии. С десятков подбитых вертолетов Евдокимов привел на базу. Он награжден орденами Красного Знамени, Красной Звезды, «За службу Родине в Вооруженных силах СССР» II и III степени, медалями «За отличие в охране государственной границы СССР», «За отвагу» и другими.

В 1989 году Александр Николаевич получил воинское звание генерал-майора. Продолжал руководить авиацией округа во всех крупных пограничных операциях, в том числе в самых тяжелых и ответственных для авиации – «Возмездие» и в самой последней и длительной – «Вывод». 15 февраля он встретил руководителем авиационной группы в Термезе.

Через несколько месяцев он вернулся на должность заместителя начальника авиационного отдела ГУПВ. Затем, в связи с образованием в 1991 году авиационного управления Главного штаба Погранвойск, стал заместителем начальника авиауправления. После увольнения генерал-лейтенанта Николая Рохлова в 1992 году генерал-майор Александр Евдокимов более полу-



Летный состав авиагруппы «Термез»
после вывода советских войск из Афганистана. 15 февраля 1989 г.

года исполнял обязанности командующего авиацией погранвойск. Нареканий со стороны руководства Министерства безопасности и командующего пограничными войсками к нему не было. Но командующим авиацией ФПС России был назначен вернувшийся после окончания Академии Генштаба генерал-майор Юрий Шатохин. А в 1993-м, когда сформировалась самостоятельная структура Федеральной пограничной службы, Евдокимов назначили первым заместителем – начальником штаба авиационного управления ФПС России.

В служебной обстановке последний раз автор этого очерка встретился с Евдокимовым в декабре 1994 года в Нальчике в период подготовки операции по вводу подразделений пограничных войск в Чеченскую Республику, когда в должности начальника штаба авиационного управления ФПС России Александр Николаевич контролировал авиацию округа.

Ранний снежный покров и метели в горах перекрыли все дороги и перевалы, оставив заставы без связи с внешним миром. Приняли решение провести разведку парой вертолетов. Экипаж вертолета «Ми-8» возглавил генерал Евдокимов, полковник Новиков был в его составе летчиком-штурманом и по совместительству кинооператором, а на месте бортового техника после взлета сидел начальник оперативного управления ФПС России полковник Геннадий Логинов. На боевом вертолете «Ми-24» нас прикрывал начальник авиации округа генерал-майор Роман Фазлеев.

Воздушная разведка вдоль государственной границы с Грузией, а также на административной границе Дагестана, Северной Осетии и Ингушетии убедительно показала невозможность проведения пограничной операции в ближайшие дни. Заставы, населенные пункты, дороги и даже Транскавказскую автомагистраль с застывшими на ней грузовыми машинами – все занесло снегом.

Евдокимов сумел убедить начальство перенести начало операции. А главное – усилить пограничную группировку. Участок границы с Грузией протяженностью более 80 километров прикрыв мощный пограничный отряд, дислоцированный в Назрани. Это решение подсказал опыт генерала армии Вадима Ма-



тросова, который в 1982 году выставил семь мотоманевренных групп в 70–100 километрах от границы и тем самым сразу перенес центр боевых действий в глубь Афганистана. Подобный ход на границе с Грузией позволил удалить противоборство боевиков и пограничников от населенных пунктов в горно-лесистые районы Чечни, Ингушетии и Дагестана.

Перенос начала операции на несколько дней дал возможность пограничникам лучше подготовиться и практически без потерь занять запланированные районы и рубежи. Операция в целом прошла успешно. Не было аварий, катастроф. Основным же недостатком можно назвать то, что после операции нечем и некем в округе оказалось заменить выработавшие моторесурс вертолеты и отсидевшие в командировке по 40–50 суток экипажи. Но эта проблема за десять афганских лет всегда решалась, и решалась на более высоком уровне.

В апреле 1995 года сразу после прилета из Таджикистана директор ФПС России генерал армии Андрей Николаев срочно вызвал Александра Николаевича к себе с докладом о перспективах и базировании легкомоторной авиации на Государственной границе России. Евдокимов по карте доложил общую планируемую потребную группировку порядка 600 легкомоторных единиц и группировку по регионам или пограничным округам. Но где взять такое количе-

ство малых самолетов, когда даже Смоленский авиационный завод, получивший заказ и деньги от ФПС России, планировал выпуск самолета СМ-92 «Финист» только через пять–шесть лет?! Кроме того, на этом самолете пока невозможно было летать по Северу и Дальнему Востоку, а зимой – даже и по средней полосе и югу России. На нем не было противобледенительной системы. Его требовалось дорабатывать и по многим другим позициям.

На вопрос директора ФПС России о том, можно ли возобновить эксплуатацию в пограничной авиации самолетов «Ан-2» и вертолетов «Ми-2» из ДОСААФ, Александр Николаевич честно ответил:

– Эта техника уже была в наших частях. Она прошлого века, битая и перебитая, по тридцать лет отслужила в народном хозяйстве. И устроить погранвойска в настоящее время не может. На ней отсутствует вооружение. У них малая загрузка и малая дальность действия. Они не летают в горах и над морем. Будут проблемы с обслуживанием и ремонтом этих машин...

Александр Евдокимов тяжело переживал увольнение. Всю жизнь прослужив в пограничной авиации, все помыслы и силы он отдавал для ее блага. Оба сына пошли по его стопам. Стали летчиками и командирами. Самая крупная и заслуженная авиационно-пограничная династия! Но любовь к авиации оказалась сильнее обиды.

С 2000 года Александр Николаевич работает в ПНИЦ ФСБ России и в составе группы консультантов-экспертов при первом заместителе директора – руководителе Пограничной службы ФСБ России. Он ведет большую научно-исследовательскую работу, пишет историю и наставления по действиям авиации в современный период, обобщает и распространяет ее передовой опыт. Романтика летной службы не потеряла для него былого значения и очарования. И быть может, уже только за эту преданность и романтизм то самое его любимое небо над головой, превращающее мальчишек в мужчин, продолжает раскрывать ему свои тайны. ■

Фото из архива
Владимира НОВИКОВА

ШТУРМАН



Верный курс нужен не только в море или в небе. Часто он один спасает в бушующем океане жизни. Три десятилетия службы в пограничной авиации научили Владимира Новикова выбирать такой курс безошибочно в любой ситуации. А уроки на эту тему до сих пор с благодарностью вспоминают его воспитанники и ученики.

Сергей ЛОСКУТОВ, Юлия БЕЛЕЦКАЯ

Есть в Пермском крае, что лежит неподалеку от границы Европы и Азии, городок Кизел. Ныне улицы его немногочисленны, и лишь ветшающие заброшенные дома напоминают о том, что когда-то здесь бурлила кипучая жизнь. В послевоенные годы Кизел был крупным промышленным центром – кольцом вокруг него располагались больше двадцати шахт, и большая часть сотысячного населения города была занята на угледобыче. Именно здесь, в Кизеле, 26 ноября 1946 года родился Владимир Новиков.

Его родители работали в шахте, однако в тяжелый период восстановления разрушенной войной страны этого было мало, чтобы обеспечить безбедное существование. Поэтому семья держала подсобное хозяйство, которым приходилось заниматься после смены в шахте. Отец и мать при-

учали к труду и Владимира – с малых лет он умел и огород полить, и сено заготовить, и скотину прибрать. Частенько наведывались всей семьей в лес – не только из любви к природе, хотя и по этой причине тоже, но большей частью за грибами и ягодами. По осени делали заготовки: солили капусту, огурцы, помидоры, сушили грибы, варили варенье – земляничное, малиновое, смородиновое, черничное... Суровая уральская зима не прощала беззаботности. Благодаря увлечению и любви к природе отца он стал заядлым рыбаком и охотником, грибником, туристом, сплавщиком, и даже больше сотни высоченных уральских кедров в детстве покорил.

Как и многие мальчишки того времени, Владимир воспитывался на воспоминаниях фронтовиков. Впрочем, правда о Великой Отечественной войне, которую он узнавал

из рассказов отца и его фронтовых друзей, зачастую кардинально отличалась от общепринятой версии. Разведчик танковой бригады, Новиков-старший много говорил о дисциплине и педантичности немцев, об их уме и хитрости, умении маскироваться. Совсем другим представляли противника советские учебники.

Однажды отец рассказал Владимиру такую историю. Несколько ночей подряд танковый разведзвод, отправляясь в тыл врага, за линию фронта, проходил мимо подбитого немецкого танка. Грозная машина со свастикой на боку без признаков жизни стояла с разутыми траками обеих гусениц, неестественно задранный ствол пушки смотрел в небо. Для советских разведчиков этот танк стал привычным объектом и хорошим ориентиром. И каково же было их удивление, когда в ночь перед насту-

плением бригады машина «ожил». Броня советского Т-34, шедшего первым в колонне, выдержала лобовой удар снарядом, но траки гусениц распустились, и он завращался на месте. Весь экипаж получил травмы. Два других танка расстреляли «немца» в упор.

Едва рассвело, осмотрели место происшествия. Оказалось, подбитый танк был наблюдательным пунктом, его экипаж имел бинокли, стереотрубу и мощную радиостанцию для передачи сведений о нашей технике и пехоте в штаб. Такими – неоднозначными – были и многие другие отцовские рассказы о войне.

Во многом именно эти рассказы на долгие годы вперед предопределили увлечение Владимира сначала историей его собственного древнего казачьего уральского рода, а впоследствии – историей страны и историей пограничной авиации. Кстати, это последнее увлечение тоже возникло неспроста.

Мечта о небе была, как водится, родом из детства. Под впечатлением от полета в космос Юрия Гагарина совет школы, где учился Владимир, решил организовать литературно-художественную композицию на эту тему. Вскоре перед школой выросла пятиметровая ракета из труб и тонких металлических листов. У ее подножия прошел конкурс среди семиклассников на лучшее прочтение стихотворений о летчиках и Гагарине. Это творческое состязание выиграл Владимир Новиков. Победитель получил право быть космонавтом на празднике в честь Дня Победы.

Для Владимира сшили костюм из блестящей бледно-синей ткани, сделали гермошлем с опускающимся забралом из синего оргстекла. Были у него даже краги и ботинки, как у настоящего летчика. 9 мая, прочитав у трапа стихи о влюбленных в небо героях, он забрался в ракету, махнул рукой из иллюминатора и по-гагарински объявил в громкоговоритель: «Поехали!» После чего нырнул вниз, быстро снял костюм космонавта и, засунув его в пакет, затерялся среди зрителей. Тем временем из сопла ракеты повалил густой дым... Представление было окончено. Зрители долго аплодировали, вызывая космонавта «на бис». Но артист был скромнен.

А начало всей этой истории положила подготовка к реферату, который

Владимиру и его одноклассникам задали написать ко Дню авиации и космонавтики. «В жизни всегда есть место подвигу» – такой была его тема. Почему Новиков решил писать про Марину Раскову – штурмана знаменитого женского авиационного полка времен Великой Отечественной войны, он и сам тогда толком не знал. Вероятнее всего, потому, что на единственной полке его личной библиотеки, где в то время было от силы тридцать книжек, оказались и «Записки штурмана» Марины Расковой. Эта потрепанная книжица увлекла его. Он прочитал в школьной и городской библиотеках все, что можно было найти об авиации и о Расковой, – книги, журнальные статьи... И впервые в жизни написал реферат своими словами. Его работа стала лучшей на школьном конкурсе.

А потом Владимир по просьбе директора школы рассказывал о героической летчице с трибуны местного клуба «Мир» в День Победы. И целый зал фронтовиков внимательно слушал паренька, который так самозабвенно говорил о беспосадочных перелетах Марины Расковой с Полиной Осипенко на маленьком гидросамолете «МБР-2» по маршруту Севастополь – Архангельск, с Валентиной Гризодубовой на «Ант-37» «Родина» по маршруту Москва – Дальний Восток. О том, какой громадный урон нанесли во время войны врагу отважные летчицы женского авиаполка легкомоторных самолетов «У-2», прозванные «ночными ведьмами». О том, как погибла Раскова в 1943 году, будучи уже командиром женского бомбардировочного авиаполка, и как отомстили за ее смерть фашистам летчики, танкисты и артиллеристы. Зал долго и громко аплодировал юному докладчику.

Даже строгий директор школы настолько проникся увлеченностью мальчишки, что разрешил ему пользоваться своей личной библиотекой. А то была настоящая сокровищница – около четырех сотен книг только в разделе приключений и не меньше об авиации! После таких выражений судьбы Владимир уже не сомневался в выборе жизненного пути.

Конкурс в Челябинском авиационном училище штурманов, куда он решил поступать, был пять человек на место. Новиков выдержал все испытания – и «суворовские» условия

палаточного городка близ училищного аэродрома, и строжайшую учебно-летную комиссию, и экзамены – по математике, физике, русскому языку... Он мечтал увидеть мир своими глазами, и специальность выбрал для этого подходящую – «Штурман дальней авиации».

Учился Владимир с удовольствием. Физические нагрузки были для него, закаленного долгими походами с тяжелым рюкзаком по тайге и сплавами по бурным уральским рекам, привычными. Новые знания – необходимы, как дыхание. А возможность видеть мир с высоты птичьего полета с лихвой окупала трудности курсантской жизни.

Летали в Челябинском училище на «Ли-2» и «Ту-124». Район полетов был обширным и сложным. Он простирался от Каменска-Уральского – на севере до Магнитогорска – на юге, от Кургана – на востоке до Пермской области – на западе. Это преимущественно холмистая и лесисто-болотистая местность со множеством похожих друг на друга как две капли воды озер, рек и гор. Но опытные преподаватели научили своих подопечных справляться и с этой, и со многими другими сложностями нелегкой профессии штурмана.

Пришла пора отправиться на встречу самостоятельным полетам. Владимир Новиков уже примерил лейтенантский мундир и готовился уехать в отпуск, а потом по распределению – в Белоруссию. Но судьба в лице командования училища переиграла все в считанные последние дни перед отъездом. Хорошие показатели по основным учебным дисциплинам и результатам самолетовождения и боевого применения авиационных средств поражения, отличные оценки на государственных полетах – все это было основанием предложить лейтенанту Новикову должность штурмана-инструктора на учебно-штурманском самолете «Ту-124» в родном училище. Однако Владимиру этот вариант пришелся не по душе. Он мечтал о путешествиях и открытиях, о полетах по всем материкам, морям и океанам. Хотел увидеть весь мир, а ему предлагали всю жизнь летать с курсантами вокруг училищного аэродрома! Свое неудовольствие Новиков высказал командиру роты и штурману эскадрильи.

В этот момент в училище при- был «покупатель» от пограничников – главный штурман авиации погран- войск полковник Виктор Ткаченко. Был он среднего роста, сухощавый и стройный, очень спокойный. Со- четание его зеленой фуражки с кра- бом и авиационных петлиц удивило выпускников – о малочисленной по- граничной авиации многие из них и не слышали. А на заключительном за- седании мандатной комиссии по рас- пределению выпускников начальник училища генерал-майор Бельцов не- ожиданно сказал:

– Товарищ лейтенант Новиков, поскольку Вы не хотите быть инструктором в родном училище и летать на современных реактивных самолетах, предлагаю Вам служить в авиации пограничных войск. Прямо скажу, летать придется на старой поршневой технике. Выбирайте сами.

– Соглашайтесь, товарищ лей- тенант, не пожалеете, – раздался

уверенный голос Ткаченко. – Где Вы хотели бы служить? Дальний Восток, Арктика, Средняя Азия, Западный ре- гион – везде за время службы можете побывать... А техника и у нас вскоре будет современная.

– Товарищ генерал, я согласен на- чать службу в авиации погранвойск! – с радостью отрапортовал Новиков. – И начать с Дальнего Востока.

Направление он получил на Саха- лин. Четыре года служил штурманом самолета, а затем звена самолетов 14-й отдельной авиаэскадрильи По- граничных войск в поселке Озерский Сахалинской области. И действи- тельно, поначалу, не раз вспоминая слова начальника училища, летал на стареньком «Ан-2» и выдавшем виды «Ил-14».

Маршрут его пролегал вокруг острова, по форме напоминающего рыбу: по правой «клешне» через мыс Анива или по левой «клешне» через мыс Крильон до самого узкого места

в районе Взморье – Томари и обратно через траверз Южно-Сахалинска на Озерский. Во время этого пятичасо- вого рейда не раз встречал японских рыболовов в советских территори- альных водах или на их кромке. С по- добным нарушением был связан и один из первых вылетов по тревоге. В тот день экипаж поднялся в воздух еще до восхода солнца. У мыса Кри- льон, совершенно не ожидая увидеть пограничников в столь ранний час, спокойно стоял на сетях в 15 киломе- трах от берега японский рыболовный сейнер.

Пограничники едва успели сфо- тографировать его, когда команда заметила самолет. Матросы забежали по палубе, мощные клубы белесого дыма вздыбились за кормой. Капи- тан сейнера понимал, что вслед за самолетом придет пограничный катер, поэтому рыболовное судно буквально рвануло к японским бере- гам, удивив скоростью даже выдав-



1



2



3



4



5



6

1. Норвежское судно радиотехнической разведки «Марьята» в Баренцевом море.
2. Н. Лобода, В. Новиков и В. Бедный на мысе Челюскин, 1974 г.
3. Вертолетная площадка. Мармоль, апрель 1984 г.
4. Государственные испытания самолета «Ан-72П» на Камчатке.
5. В Афганистане, январь 1984 г.
6. Освоение боевого вертолета «Ми-24». Алма-Ата, 1980 г.

ших виды стражей морской границы. Однако соревнование с ПСКР-205 он проиграл, был задержан и отбуксирован в Корсаков.

Сахалинскими и курильскими маршрутами летал Новиков до 1972 года. Затем пришлось сменить кабину самолета на учебную парту. Решив продолжить обучение по летному профилю, он поступил в Военно-воздушную академию имени Ю.А. Гагарина. А через три года отправился служить за полярный круг.

За четыре с половиной года службы в Воркуте штурман Отдельной арктической авиаэскадрильи майор Владимир Новиков проделал большой объем работы по улучшению штурманской подготовки летного состава. За это время не было ни одной потери ориентировки экипажами части на вертолетах «Ми-8», самолетах «Ил-14», «Ан-24» и «Ан-26». Так говорят документы. На деле же Новиков разработал и внедрил в практику систему выполнения полетов от истинного меридиана аэродрома взлета для всех типов самолетов и вертолетов части. Что позволило пограничникам выполнять полеты не только вдоль северной воздушной трассы и побережья арктических морей, но и на острова в глубь Арктики, вплоть до Северного полюса.

В 1976 году в 12-м Тбилисском учебном авиаполку он освоил вертолет «Ми-8». После чего выполнял полеты со всеми вертолетными экипажами на Диксон, Эклипс, Челюскин, Средний, Нагурский. Владимир Новиков добился строительства стационарных посадочных площадок для вертолетов с твердым покрытием на северных заставах, а также оснащения их светотехническим оборудованием, приводными и командными радиостанциями, средствами связи и заправки топливом с аппаратурой его тройной очистки.

В этот период Новиков летал в среднем по 450–500 часов в год на всех типах самолетов и вертолетов части. Пользуясь авторитетом и доверием командиров, он организовал взаимодействие со штабом арктических операций и внес изменения в инструкцию по производству полетов в Арктике, что намного упростило работу летчиков границы в Заполярье. Перегонял вертолеты из Воркуты, Тикси и Черского в капитальный ремонт на за-

воды в Улан-Удэ и Варфоломеевку, под Владивосток. Участвовал в сотнях полетов по охране 200-мильной экономической зоны в Баренцевом, Карском и Балтийском морях, а также многочисленных поисково-спасательных операциях во всех северных морях от Мурманска до Анадыря. Летал штурманом в составе штатного экипажа в Ленинград и Волгоград, Свердловск, Сыктывкар, Архангельск, Москву.

В части с каждым штурманом самолета и летчиком-штурманом вертолета, с командирами и правыми летчиками самолетов и вертолетов Новиков лично проводил теоретические занятия, контрольные и тренировочные полеты. Он заставлял молодых штурманов самих готовить материю и читать лекции для летного состава. И эта кропотливая работа принесла свои плоды. Все до единого его ученики, прошедшие тернистую воркутинскую подготовку, выросли в должностях и званиях, стали летчиками и штурманами 1-го класса, командирами и штурманами эскадрилий и полков, инспекторами, заслуженными военными штурманами и главными штурманами авиации погранвойск.

Процесс совершенствования штурманской подготовки эскадрильи не остался незамеченным для руководства авиационного отдела Главного управления погранвойск. Как перспективного офицера Новикова в 1979 году перевели служить в столицу. Было ему на тот момент 32 года.

В Москве Владимира назначили штурманом-инспектором авиационного отдела ГУПВ. Вскоре он доказал свой профессионализм и на этом посту. А в 1982 году был назначен старшим офицером по авиации Оперативной группы ГУПВ. Его главной задачей в этот период стало грамотное и эффективное применение авиации в Афганистане, обобщение боевого опыта. Более 50 раз за восемь лет войны он выезжал на территорию ДРА в 15–20-дневные командировки.

В 1986-м Новиков занял пост старшего инспектора-летчика по боевым вертолетам, старшего штурмана-инспектора авиационного отдела ГУПВ. А в смутные годы перестроечных волнений – 1990–1996 – ему доверили управление авиационной кафедрой Военного института Погранвойск КГБ СССР и Академии ФПС России.

Однако на сложное и противоречивое время заката века в судьбе Владимира Новикова пришелся не только карьерный рост. Он – участник войны в Афганистане и участник вооруженных конфликтов на таджикско-афганской границе и Северном Кавказе. За его плечами – 426 боевых вылетов на вертолетах «Ми-8» и «Ми-24» и участие больше чем в 40 боевых пограничных операциях. Более десятка раз прилетал он на базу на подбитых противником вертолетах, трижды производил вынужденные посадки на территории Афганистана. Свидетельство его ратной службы – ордена «За службу Родине в Вооруженных силах СССР» III степени и Александра Невского, медали «За отличие в охране государственной границы СССР», «За отвагу» и другие награды.

Впрочем, успеха он добился не только в службе. Его давнее, еще детское, увлечение историей выросло в настоящий талант – исследователя и публициста. На сегодняшний день Владимир Новиков – кандидат военных наук, доктор исторических наук, профессор. Свои научные работы он посвятил службе летчиков границы и действиям пограничной авиации в Афганистане. Из-под его пера вышли три книги по истории авиации пограничных войск и множество статей в пограничных журналах. А литературно-публицистический очерк «Крылья границы» принес автору премию «Золотое перо границы».

В его активе – десятки пока не напечатанных книг и очерков про авиаторов границы и мечта написать серию художественных книг о них.

Как и прежде, на службе, Владимиру Сергеевичу не дают покоя непокоренные высоты. Его по праву считают одним из главных исследователей истории пограничной авиации. Но за событиями этой истории стоят люди, а потому еще одна мечта Новикова – энциклопедия, где никто не будет забыт. Кропотливую работу над подготовкой этого издания Владимир Сергеевич ведет уже несколько лет. И можно не сомневаться в том, что однажды оно увидит свет и станет сенсацией. Ведь добиться меньшего результата Новиков просто не способен. ■

Фото из архива
Владимира НОВИКОВА

ДВАДЦАТЬ СЕМЬ КАЛЕНДАРНЫХ...



Военный летчик 1-го класса Виктор Неробеев прослужил в авиации пограничных войск 27 лет в календарном и 43 года в «льготном» исчислении. За это время он провел в воздухе около 5000 часов, совершив более тысячи боевых вылетов. Карелия, Арктика, Приморье, Азербайджан, Афганистан, Таджикистан – ему доводилось поднимать вертолет на самых разных географических широтах. Но одно оставалось общим – летать приходилось на грани возможностей машины и человека.

Андрей МУСАЛОВ

У каждого пилота путь в авиацию особый. Не стал исключением и Виктор Неробеев.

Деревенский паренек из села Максимовки «заболел» авиацией в детстве. Его дед охранял на колхозном поле самолеты-«кукурузники», приданные труженикам полей для борьбы с вредителями. Однажды Виктору даже удалось проникнуть в кабину самолета «Як-12». Просидев в ней до самого утра, он твердо решил связать свою судьбу с небом.

В сентябре 1963 года, после окончания средней школы, Неробеев пришел в Воскресенский военкомат и заявил о своем желании стать военным летчиком. После жесткого отбора Виктора зачислили курсантом в Сызранское военное авиационное училище. Через четыре года Неробеев получил распределение в Пограничные войска КГБ СССР.

Первым местом службы стал Петрозаводск, где Неробеев был летчиком-штурманом вертолета «Ми-4». Со временем вырос до командира экипажа. Служил в Азербайджане и Грузии.

После окончания Военно-политической академии имени В.И. Ленина он принял эскадрилью во Владивостоке. В те годы обстановка в регионе все еще оставалась беспокойной после известных событий на острове Даманском. Комэск лично проводил аэрофотосъемку территории.

Следующую главу своей военной биографии – службу за полярным кругом – Неробеев считает самой интересной и насыщенной. Отдельная Арктическая эскадрилья, где Виктор Иванович был заместителем командира, базировалась в Воркуте. Зона ответственности эскадрильи простиралась от мыса Канин Нос до мыса Шмидта. Воркутинские экипажи доставляли пограничников и грузы на Землю Франца-Иосифа, острова Колчугев, Вайгач, Средний. Здесь на долю Неробеева выпало немало полетов в сложных метеоусловиях, с плохой связью и навигацией.

Помимо всего прочего, пограничные авиаторы приобщились к освоению космоса – совместно с представителями Центра подготовки космонавтов они отрабатывали дей-



ствия по поиску и спасению экипажей спускаемых аппаратов. В ходе этих занятий Неробееву удалось пообщаться с героями космоса – Береговым, Жолобовым, Лазаревым.

Настоящим испытанием в судьбе Неробеева стал Афганистан. Из северной Воркуты Виктор Иванович был переведен в южный Душанбе, где стал начальником политотдела Отдельного авиаполка. Должность не

предусматривала обязательного участия в боевых действиях, но это было не в характере Виктора Ивановича. Следующие шесть лет во всех боевых операциях полка он личным примером увлекал подчиненных за собой.

Особенно запомнилось 11 мая 1984 года, когда авиаторы полка высаживали десант для захвата душманской горной базы «Анджир». В том бою Неробеев был ведущим авиационной группы из шести вертолетов «Ми-8». Его вертолет получил несколько попаданий, но благодаря мастерству экипажа благополучно дотянул до базы.

В июне 1985 года тактическая десантная группа, возглавляемая Неробеевым, на предельно малой высоте сумела незаметно подойти к месту сосредоточения крупного отряда моджахедов и нанести по нему ракетно-бомбовый удар. В результате прямого попадания 250-килограммовой бомбы опорный пункт бандитов был уничтожен. В ходе последовавшего десантирования пограничники угодили под шквальный огонь двух хорошо замаскированных огневых точек. Уничтожив их из бортового оружия, вертолетчики обеспечили конечный успех всей операции.

Но не всегда тактического мастерства бывало достаточно. Часто требовалась готовность идти на смертельный риск. И Неробеев вполне оправдал свою фамилию. В ходе одной из операций был сбит вертолет полка. Он упал на дно ущелья глубиной около 400 метров. Сквозь плотный огонь противника добраться до тел погибших товарищей не представлялось возможным. Однако вертолетчики Душанбинского авиаполка своих не бросали. Экипаж Неробеева прикрепил к вертолету две дымовые шашки. Под прикрытием огня десантников обвывая дымом машина нырнула в ущелье. Душманы растерялись, и вертолетчикам удалось забрать погибших. За выполнение этой задачи Неробеев был удостоен ордена Красной Звезды.

Постепенно авиаторы-пограничники совершенствовали тактику борьбы с противником. Обычно транспортные «Ми-8» сопровождали вертолеты огневой поддержки «Ми-24», которые армейцы любовно называли «горбатыми». Как правило, они летели чуть сзади, прикрывая тылы. В ходе одной из операций Неробеев



изменил тактику, пустив «Ми-24» вперед. Те успешно подавляли огневые точки душманов, обеспечивая безопасную высадку десанта. После этой операции Виктор Неробеев был награжден орденом Красного Знамени. Также за время участия в афганских событиях Виктор Иванович был награжден медалями «За отвагу», «За боевые заслуги» и «За отличие в охране государственной границы».

В Душанбинском полку Неробеева ценили не только как отличного боевого офицера, но и как толкового политработника, инженера человеческих душ. Благодаря его инициативе в части появились Аллея героев, музей Боевой славы и первый в истории авиации погранвойск памятник авиаторам-интернационалистам.

Через два года после завершения войны в Афганистане полковник Неробеев ушел в запас. Однако на смену Виктору Ивановичу пришел его сын – Алексей. Как и отец, Неробеев-младший окончил Сызранское высшее во-

енное училище, занимал различные должности в пограничной авиации. Служил Алексей Неробеев и в Душанбинском авиаполку, где на его долю также выпало участие в боевых действиях. В 1993 году лейтенант Неробеев обеспечивал огневую поддержку 12-й заставе Московского пограничного отряда, героически противостоявшей террористам, за что был награжден медалью «За отвагу». Более 10 лет прослужил Неробеев-младший на таджикско-афганской границе, став военным летчиком 1-го класса, заместителем командира полка.

Сегодня Виктор Иванович Неробеев находится на заслуженном отдыхе, однако продолжает вести активный образ жизни, занимается общественной работой. И, оглядываясь в прошлое, может по праву гордиться каждым годом из тех 27, что были отданы в его жизни небу и пограничным войскам. ■

Фото автора
и Александра МУРАВЬЕВА

ПУТЬ В ПОГРАНИЧНУЮ АВИАЦИЮ

Николай Ветошкин пришел на границу уже имея солидный опыт службы в армейских авиационных подразделениях. Его собственные наработки периода участия в боевых действиях на территории Афганистана помогли пограничникам освоить новое авиационное вооружение. Не обошли Николая Ивановича стороной и события в Таджикистане и на Северном Кавказе. Он совершил более 300 боевых вылетов. На самолетах и вертолетах провел в небе свыше 1600 часов. Так что рассказать ему есть о чем...

Николай ВЕТОШКИН

В Великой Отечественной войне наша страна выстояла и победила. Но столько сил было отнято у нее в сражениях, что оправиться, вздохнуть полегче она не могла еще несколько лет после того, как отгремели последние взрывы. В удмуртской деревне Воякыр, где я родился в 1947 году, лишь подсобное хозяйство спасало от страшного голода. Из колхоза в то время никого не отпускали. Однако мой отец, участник войны, окончил школу механизаторов и смог перебраться в село Копки, где, впрочем, было немногим больше возможностей свести концы с концами. Но тогда я, шестилетний паренек, этого не понимал, зато с удовольствием крутился подле отца, который работал комбайнером и сам готовил сельхозтехнику к уборке урожая. Позднее, будучи уже школьником, помогал ему на полях. Так что комбайн изучил до последнего винтика!

После 8-го класса я хотел поступить в индустриальный техникум в Ижевске. Но тут судьба не самым деликатным образом вмешалась в жизнь нашей семьи. На работе погиб отец, мама, находившаяся рядом, чудом осталась жива. Я должен был поддержать ее и сестру, которая

окончила только 6 классов, поэтому экзамены в техникум сдавать не поехал.

Через год устроился работать на деревообрабатывающий комбинат. Окончил школу рабочей молодежи и в 1966-м подал документы в военкомат для поступления в Ачинское авиационно-техническое училище.

Три курсантских года пролетели быстро. Впрочем, простыми их назвать сложно. Командиры рот и батальонов были участниками Великой Отечественной войны и требовали от нас полной выкладки как в технической, так и в физической подготовке. Учеба, спорт, соревнования между ротами по лыжам, кроссу, футболу, боксу, борьбе, штанге, регулярные марш-броски... Полученная в училище закалка не раз пригодилась в жизни! До сих пор с глубоким уважением и благодарностью за армейскую науку вспоминаю своего командира роты подполковника Елиферия Середкина, воевавшего в годы Великой Отечественной в лыжном батальоне.

В 1969 году, получив диплом с отличием по стратегической авиации и специальность техника-механика по эксплуатации авиавооружения самолетов «Ту-16» и «Ту-22», я был направлен начальником группы обслуживания в отдельный учебно-тренировочный авиационный полк Закавказского военного округа. Там на самолетах «Ил-28» из выпускников ДОСААФ готовили летчиков.

В составе полка было три эскадрильи и 100 самолетов. Однако гарнизон оказался настолько старым, что нам, первым кадровым офицерам, прибывшим для пополнения технического состава, пришлось жить практически в сарае. Училищная казарма была по сравнению с ним пятизвездочным отелем! Вода в гарнизоне существовала только холодная, она подавалась три раза в сутки на два часа.

Постепенно мы набирались опыта. Летали практически каждый день.

Через два года, будучи уже начальником группы обслуживания эскадрильи, я подал рапорт на поступление в Военно-воздушную ин-



женерную академию имени Н.Е. Жуковского. По службе имелись только благодарности, поэтому просьба моя была удовлетворена, и в августе 1972 года я стал слушателем академии по профилю «Вооружение пилотируемых летательных аппаратов».

Специальные дисциплины давались непросто – требовалось хорошо знать высшую математику, аналитическую геометрию и математический анализ. Но профессионализм преподавателей помогал преодолевать проблемы. Находилось время и для занятий спортом.

В июле 1976 года с капитанскими погонами на плечах я отправился на аэродром города Поставы Витебской области – меня назначили инженером истребительно-бомбардировочного полка по специальному и бомбардировочному вооружению. Лишь по прибытии к новому месту службы я узнал, что полк с самолетов «МиГ-15» перевооружается на самолеты «Су-7Б» – носители ядерного оружия. Именно это направление мне и пришлось организовывать, что называется, с нуля.

Кроме групп обслуживания авиавооружения в трех эскадрильях в моем прямом подчинении находилась спецгруппа, которая занималась эксплуатацией специального вооружения и обучением летного состава. Служба здесь была интересной. Все полеты, стрельбы, пуски ракет, бомбометание, войсковые учения проводились с использованием специального вооружения. Рабочий день длился 10–14, а то и 20 часов, но это не мешало мне видеть в службе предсказуемость и даже определенную размеренность. Но вот наступил декабрь 1979 года.

Как-то вечером в пятницу руководство полка было вызвано в штаб по тревоге. Прибыв к командиру, мы узнали, что 14 лучших специалистов ИАС к 11 утра должны быть готовы к отправке в Туркестанский военный округ. Наши войска входили в Афганистан. Среди ночи пришлось поднимать людей, оформлять документы. Утром прилетел «Ту-134» и увез наших специалистов в неизвестность. Вернулись они в конце января 1980 года – похудевшие, смуглые, но главное – живые! А через три дня в полк пришел приказ откомандировать меня с исключением из списков части на должность инженера по эксплуатации и войсковому ремонту

авиавооружения ВВС 40-й армии в Афганистан.

1 февраля 1980 года я прибыл в Кабул. Управление ВВС 40-й армии размещалось в недостроенной казарме недалеко от дворца Амина. Неподалеку такую же казарму занимал армейский штаб. Круглые сутки вокруг раздавалась стрельба. По ночам приходилось дежурить с пулеметами, поскольку в 30 метрах от казармы находился кишлак. На ночь к нам для усиления приходили два БТР. С территории СССР перебазировались авиационные полки, полевые авиаремонтные мастерские.

Шла напряженная боевая работа. Только за 1980 год на вертолетах было заменено около 600 двигателей. Авиация ВВС 40-й армии сбросила сто тысяч бомб весом 100–500 килограммов и расстреляла 1 млн неуправляемых реактивных снарядов.

Параллельно мы работали над повышением боевых возможностей всех типов вертолетов. Особенно проблемными оказались «Ми-8». Они не имели защиты экипажа и основных агрегатов. Поэтому сначала было принято решение защитить кабину экипажа броневыми листами толщиной четыре миллиметра. Впоследствии толщина брони увеличилась до восьми миллиметров. На двигатели устанавливались специальные пылезащитные устройства.

Боевую мощь вертолетов обеспечивали четыре пулемета Калашникова танковых калибра 7,62 миллиметра с боекомплектом не менее 500 патронов на каждый, при необходимости – 30-миллиметровые гранатометы АГС-17А в дверном проеме. На вертолеты подвешивали универсальные блоки для стрельбы неуправляемыми реактивными снарядами калибра 80 миллиметров.

С появлением у противника переносных зенитных комплексов на авиатехнику начали устанавливать автоматы сброса отражателей АСО-2В и экранно-выхлопные устройства на выхлопные патрубки двигателей, чтобы снизить температуру выхлопных газов. Боевая работа постоянно выявляла слабые места, и мы пытались защитить их. За 1980–1981 годы было доработано порядка 300 вертолетов типа «Ми-8» и «Ми-24».

В 1981-м впервые самолеты «МиГ-21-бис» сбросили объемно-детонирующие бомбы. Предварительно

я проводил с летным составом и специалистами авиавооружения занятия по конструкции такой бомбы и правилам ее применения.

В ноябре 1981 года меня перевели в Закарпатский военный округ на должность старшего инженера по авиавооружению управления армейской авиации 13-й общевойсковой армии. Управление только формировалось, и снова надо было все начинать с нуля.

Используя опыт боевых действий в Афганистане, инженерно-авиационную службу армейской авиации удалось отладить довольно быстро. Потом начались учения, боевое применение вертолетов... За два года всю Украину пришлось исколесить вдоль и поперек!

Через два года меня назначили начальником воздушно-огневой и тактической подготовки авиаотдела ГУПВ КГБ СССР. Весь накопленный в Афганистане опыт я старался передать в авиачасти погранвойск. Там были созданы тренажные городки, где летный инженерно-технический состав готовился к боевому применению авиавооружения.

Для подготовки младших авиационных специалистов я предложил командованию авиации погранвойск план создания отдельного учебного подразделения. Вскоре школа младших авиационных специалистов открылась в Алма-Ате. После распада СССР она была перебазирована в Шереметьево, где продолжала успешно готовить авиаспециалистов.

В 1990 году я стал главным инженером по авиавооружению авиационного управления и Департамента авиации ФПС России. С этой должности в 1997-м уволился в запас. Впоследствии 10 лет активно и с удовольствием работал в совете ветеранов авиации погранвойск.

Мои пограничные награды – медаль Нестерова, три знака «За заслуги в пограничной службе», именные карманные часы с финифтью «За отличную пограничную службу» от директора Федеральной пограничной службы и другие медали, знаки и грамоты. Служба в погранвойсках – одна из ярких страниц моей жизни, и я искренне признателен всем, благодаря кому состоялся как офицер авиации Пограничных войск КГБ СССР и авиации ФСБ России. ■

Фото из архива Николая ВЕТОШКИНА



ХРАНИТЕЛЬ БОЕВЫХ МАШИН

У каждого из нас есть мечта. Но каждый ли из нас делает все, чтобы воплотить ее в жизнь? Валерий Войцеховский на пути к мечте не отступил перед трудностями. И ее крылья подняли его к облакам. О мечте, сложностях ее воплощения и бремени ответственности Валерий Михайлович побеседовал с нашим корреспондентом.

Антон ДМИТРИЕВ

Родился Валерий Войцеховский 30 июня 1952 года в поселке Новгородское Донецкой области. В семье военных не было: отец работал строителем, мать – бухгалтером. Однако посвятить свою жизнь службе он решил еще школьником.

– В те годы престиж военной службы, а особенно пограничных войск, был очень высок, – вспоминает Валерий Михайлович. – Вот и я с завистью смотрел на защитников нашей страны.

После окончания школы он подал документы для поступления в Московское пограничное училище – очень уж хотелось примерить зе-

леную фуражку, задерживать нарушителей. Однако та попытка окончилась неудачей. «Что ж, не получилось стать пограничником – буду летчиком!» – решил Валерий. Отработав год на заводе, он успешно сдал вступительные экзамены и стал курсантом Харьковского военного авиационно-технического училища, выбрав специальность «бортовой техник вертолета». Учеба захватила Войцеховского с головой – уже тогда он отлично понимал, что от его знаний, профессионализма будет зависеть не только работоспособность боевой машины, но и жизнь экипажа. В те годы Валерий Михайлович усвоил

правило, которым неизменно руководствовался на протяжении долгих лет службы: чтобы избежать неприятных сюрпризов в воздухе, вертолетом надо заниматься на земле.

Курс обучения бортовых техников длился три года. И только на заключительном этапе курсантов направляли на стажировку в авиационные полки. Там они проводили первые самостоятельные осмотры машин, их подготовку, совершали первые вылеты в составе экипажа. В начале 70-х годов прошлого века, когда отношения с Китаем оставались еще напряженными, авиационным частям, располагавшимся в Забайкалье, по-

требовались новые кадры. Летчиков и штурманов вполне хватало, а вот специалистов, способных обеспечить грамотную эксплуатацию множества базирующихся там боевых машин, было мало. В связи с этим курс, на котором учился Валерий Войцеховский, сократили до двух лет и девяти месяцев. Первую подготовку вертолета он провел уже в звании лейтенанта в Отдельном вертолетном полку ВВС, куда был распределен после окончания училища.

Полк базировался в Нерчинске, в 200 километрах от Читы. Новоиспеченного офицера приняли в состав экипажа вертолета «Ми-8».

– Это была очень хорошая школа, – говорит Валерий Михайлович. – Я, бортовой механик, проверял работоспособность вверенной мне машины перед каждым вылетом. В мои обязанности входило обслуживание двигателей, всех систем управления, навигационного оборудования, а также заправка топливом и вооружение. Такая подготовка вертолета к полетам называется предварительной и занимает обычно целый день.

Войцеховский отслужил в полку полтора года. Здесь все – занятия на аэродроме, летные смены, повышение квалификации – происходило с точным соблюдением плана боевой подготовки. Нельзя сказать, что это было скучно, но давняя мечта о службе на границе бередила душу молодого офицера. Поэтому когда ему предложили перевод в авиаполк Тихоокеанского пограничного округа во Владивостоке, он согласился без раздумий.

Через год, зарекомендовав себя отличным специалистом, Валерий Михайлович получил назначение в звено, которое дислоцировалось в Советской Гавани. «Ну вот, наконец-то и я выхожу на охрану границы, только охраняю ее с воздуха», – думал тогда старший лейтенант Войцеховский.

Основными задачами авиаторов были воздушная разведка, дозор, перевозки служебных пассажиров и грузов. Экипажи осматривали окрестности и выявляли нарушения пограничного режима. Далее действовали пограничные наряды.

– Конечно, контрабандистов с «финками», как представлялось мне в детстве, мы не задерживали, – улыбается Валерий Михайлович. – В основном это были браконьеры, которые занимались незаконной добычей

рыбы. Как правило, нерадивые нарушители, заведя в воздухе вертолет, бежали, бросая свои сети и весь улов!

В 1982 году капитан Валерий Войцеховский окончил Киевское высшее военное инженерное авиационное училище и продолжил службу за полярным кругом, в Воркуте. Авиаторы Отдельной Арктической эскадрильи должны были следить за соблюдением пограничного режима в суровых северных условиях и снабжать всем необходимым пограничные посты и заставы. Войцеховский был назначен начальником группы обслуживания регламентных работ.

– Главным врагом для техники там была погода, – вспоминает Валерий Михайлович. – Зачастую температура опускалась ниже –40 градусов.

Техника нередко отказывалась работать. Боролись с этим разными способами. Самым действенным было прогревание перед вылетом. Для этого к вертолету подгоняли машину с тепловой пушкой. Потoki горячего воздуха, нагнетавшегося из пяти рукавов, помогали не только технике, но и людям.

Также создавались специальные технические «аптечки». В каждой из них была радиостанция, наиболее часто требующие замены детали, масло, смазки и проверочная аппаратура. Опыт по созданию таких «аптечек» Валерий Михайлович перенял у авиаторов ВВС. Позже, будучи заместителем командира полка по инженерно-авиационной службе в Марах, он усовершенствовал их и внедрил в повседневную деятельность части работу бригад «скорой» инженерно-технической помощи. Эти бригады вылетали по приказу в любой район с готовыми «спас-наборами», запасными частями, крупными агрегатами для замены на месте вынужденной посадки. Однако до того Валерию Михайловичу пришлось пройти еще одну серьезную школу – испытание войной.

– С 1985-го по 1990 год я служил в Марыйском авиаполку, – вспоминает ветеран. – Это были годы второго этапа войны в Афганистане. Перед авиаторами там стояли обширные задачи: проведение боевых операций по зачистке территорий, высадка десанта, переброска грузов, эвакуация раненых и многое другое.

В ведении старшего инженера полка по вертолетам и двигателям,

а затем и заместителя командира полка по инженерно-авиационной службе находилось около 50 боевых машин. Нагрузка на них была колоссальная – до 750 часов налета в год. Конечно, в таких условиях организовать грамотную работу по обслуживанию техники было очень непросто. Все приходилось делать максимально оперативно. Только за один год в полку сменили 83 основных двигателя, 9 главных редукторов, выполнили 115 регламентных работ. Кроме того, реалии боевых действий и географические особенности местности ставили перед инженерами-авиаторами свои задачи по спасению техники. Так, во время проведения операции «Альбурс» один из вертолетов попал под огонь крупнокалиберного пулемета. К счастью, экипаж не пострадал. Летчики смогли вывести машину из зоны боевых действий и посадить ее. Незаметно на спасение экипажа из полка вышел второй вертолет. Но у Валерия Войцеховского, находившегося на борту, была другая задача. Как инженер он должен был решить судьбу поврежденной машины. После осмотра выяснилось: пробит главный редуктор выше уровня масла. Починить его на месте не представлялось возможным. К тому же неподалеку все еще раздавалась стрельба.

Вариантов было немного: либо сжечь подбитую машину и быстро улететь в полк, либо... Валерий Михайлович взял брус от бомбовой упаковки, примерно подходящий по диаметру, обстрогал, обмотал тряпками и вбил в пробоину, закрепив проволокой. Главной задачей было поддерживать давление в редукторе неизменным. В. Войцеховский взял всю ответственность за предстоящий перелет на себя. Бросить боевую машину, которая в нормальных условиях подлежала ремонту, он не мог. Вертолет удалось спасти!

Вообще, в Афганистане Валерию Михайловичу часто приходилось идти на различные технические хитрости. Как, например, на аэродроме в Меймене. У вертолета, возвращавшегося с боевыми повреждениями, при заходе на посадку отказал двигатель. При посадке он повредил еще один вертолет. Выяснив характер повреждений у обеих машин, Войцеховский распорядился снять со стоящего в

полку вертолета хвостовую балку со всеми необходимыми запчастями и на борту другого вертолета доставить их на место происшествия. Проблема заключалась в том, что для проведения таких объемных, с технической точки зрения, работ необходим подъемный кран. Можно было отправить подъемник своим ходом из Тахта-Базара в сопровождении колонны БТР. Но это отнимало драгоценное время. Тогда Валерий Михайлович распорядился сделать из деревянных балок подобие большого рычага, к одному концу которого прикрепили веревку с крюком. С помощью этого нехитрого приспособления и бойцов ДШМГ удалось заменить все поврежденные детали в течение одного дня. Оба вертолета благополучно вернулись в полк.

Этот опыт экстренного ремонта пригодился Валерию Михайловичу впоследствии, когда очередная боевая машина получила сильные повреждения двигателя. Рядом с местом вынужденной посадки вер-

толета на афганской территории оказалась электростанция. По просьбе Войцеховского ее работники сварили крюк. Из бревен, найденных неподалеку, пограничники соорудили нехитрый подъемник. Один БТР лебедкой поддерживал вкопанные в землю бревна, другой – опускал и поднимал «стрелу» самодельного крана, под которую вручную подкатили вертолет. Поврежденный двигатель сняли, погрузили на «ГАЗ-66». Потом так же, с машины, подцепили исправный и поставили на вертолет.

– Оставлять поврежденные вертолеты на территории Афганистана можно было лишь в исключительных случаях, – говорит Валерий Михайлович. – Если машина не подлежала восстановлению, ее следовало уничтожить. Но таких случаев, по крайней мере в Марьинском авиаполку, я не припомню.

После Афганистана Валерий Войцеховский служил в Хабаровске, Санкт-Петербурге, Москве. На посту

старшего бортового инженера-инспектора управления авиации ФСБ России принимал активное участие в повышении классной квалификации более 70 бортовых инженерно-технических специалистов авиационных частей ФСБ России.

На счету Валерия Михайловича более 300 боевых вылетов на вертолетах. В общей сложности он провел в небе свыше 2000 часов. Его профессионализм Родина отметила по достоинству: в числе наград Валерия Войцеховского ордена Красного Знамени, Красной Звезды, «За службу Родине в Вооруженных силах СССР» II и III степени, медали «За боевые заслуги», «За отличие в охране государственной границы» и другие. Пограничной авиации он отдал 30 лет жизни. Случая пожалеть об этом не представилось до сих пор. ■

Фото из архива
Валерия ВОЙЦЕХОВСКОГО



Генерал армии Вадим Матросов вручает орден Красного Знамени подполковнику Валерию Войцеховскому, 1989 г.



НА ДАЛЬНИХ РУБЕЖАХ

Пилот пограничной авиации Борис Кабанов около 20 лет отдал службе на рубежах Советского Союза – Дальнем Востоке и Казахстане. За это время на его глазах произошла смена технических эпох. В начале летной карьеры Борису Александровичу доводилось поднимать в воздух поршневые самолеты «Ан-2», «Ли-2» и «Ил-14», позже он стал пилотом турбореактивного «Як-40». За годы службы произошло много различных историй – героических, порой драматических. Об одной из них поведал сам Борис Александрович.

Борис КАБАНОВ

За годы службы в пограничной авиации мне довелось повиждать государственную границу страны на самых разных участках, на суше и на море. На моих глазах происходило ее развитие и становление. Особенно непросто было в первые годы моей службы – в 50-е, когда многое зависело не от технического оснащения, а от морально-волевых качеств каждого отдельно взятого человека. В то время я летал на самолете «Ли-2», машине, которую по праву можно назвать легендой авиации. Работы у нас, пограничных авиаторов, всегда было много: переброска пограничников в нужном направлении, доставка для них грузов и другое. Большую роль играли разведывательные полеты, которые были особенно эффективны на морских участках границы.

В 1961 году я служил на острове Сахалин, в части, которой командовал полковник Борис Сорокин. Большую часть года там сильные ветра, дожди, снегопады, туманы. Но работать было интересно, поскольку удавалось полностью реализовывать себя как летчика, ведь доводилось летать и над морем, и на Курильские острова. Бывали дни, когда судьба жестоко экзаменовала нас на профессиональную пригодность.

Одним из таких дней стало 30 апреля 1961 года. Весь личный со-

став части собрался в клубе на торжественное собрание в связи с предстоящим праздником – 1 мая. Уже выступил командир, мы готовились смотреть концерт художественной самодеятельности. И в этот момент пришла тревожная радиogramма из населенного пункта Макарово, который находится на восточном берегу Сахалина. В заливе Терпение унесло в открытое море лодку с детьми. Экипажу нашего самолета (командир – Юрий Шейкин, первый летчик-штурман – Константин Серебрянников, борттехник – я, Борис Кабанов) была поставлена задача отправиться на поиски терпящих бедствие.

По готовности мы вылетели. Помимо обширной площади залива, поиски затрудняло множество льдин, плавающих по поверхности воды. Мы уходили все дальше и дальше от

берега, во все глаза всматриваясь в морской простор, а пропавших детей все не было видно. На душе было неспокойно: живы ли они?..

И вдруг удача! Вот они, бедняжки, живехонькие – сидят в лодке среди льдин, прижавшись друг к другу. Холодина, а они в легких костюмчиках! Мы спустились пониже, ребята, увидев нас, замахали руками. Мы сфотографировали лодку и стали искать какое-нибудь судно. К счастью, вскоре обнаружился рыболовецкий сейнер. Мы дали сигнальную ракету и покачали крыльями, попросив его следовать за нами. Но сейнер почему-то не выполнил эту команду. Экипаж повторил заход. Рыбаки, наконец, поняли, что случилось неладное, и сменили курс. Летая кругами, мы повели судно к лодке.

Все тогда закончилось благополучно. Мы сфотографировали подъем ребят на борт сейнера, после чего вернулись на базу и доложили, что задание выполнено. Сахалинский обком КПСС и облисполком за этот полет наградили всех членов нашего экипажа почетными грамотами «За мужество, проявленное при спасении детей в открытом море». Может быть, «за мужество» сказано громко, ведь это была наша обычная работа, но ту грамоту я храню по сей день. ■



Фото из архива автора



ВСТРЕЧА

Интересная штука – судьба. Порой такие преподносит сюрпризы, что нарочно и не выдумать. Иван Бабичев знает об этом наверняка, ведь он попал в пограничную авиацию, уже практически распрощавшись с военной службой.

Владимир НОВИКОВ

Родился Иван Бабичев 29 мая 1949 года в городе Жирнове Ростовской области. С детства грезил небом, самолетами, а потому после школы направился напрямик в Челябинское высшее военное авиационное училище штурманов.

Службу начал в Приморье, в Спасске-Дальнем, вторым штурманом самолета «Ту-16». Через два года стал штурманом. Однако еще через пару лет радужным планам по освоению крылатых стратегических ракетноносцев пришел конец. Началось сокращение, часть расформировали, и старший лейтенант Бабичев отбыл в родные края.

– Раз случился у меня отпуск, решил я поехать в гости к родителям жены, в Одессу, – рассказывал Иван Григорьевич. – Тесть мой – бывший

штурман авиации погранвойск подполковник Лев Александрович Конев. Прекрасной души человек и гостеприимный хозяин! Вот и в тот день, войдя в комнату, я увидел рядом с ним за накрытым праздничным столом скромного пожилого незнакомца в спортивном костюме.

Обрадованные встречей хозяева в суматохе забыли познакомиться зятя с гостем. Но они разговорились. Бабичев посетовал, что он, штурман дальней авиации, только что уволен в запас и что теперь ему придется искать гражданскую летную работу. Гость улыбнулся:

– Предлагаю тебе, юноша, хорошую и почетную службу – в авиации пограничных войск.

Предложение застало молодого человека врасплох:

– Это что же, мне в зеленой фуражке придется ходить?

Гость ответил четко и даже несколько резко:

– Какая тебе разница, в какой фуражке ходить, если ты по-настоящему летать хочешь!

В тот же вечер под родственные уговоры написал Иван Бабичев рапорт на имя военкома города с просьбой направить его в авиацию погранвойск. А наутро подумал с грустью: «Пошутили немного деды. Разъедутся в разные стороны и забудут». Но не тут-то было! Уже к концу отпуска на имя Бабичева пришла из военкомата повестка, предписывающая ему прибыть для дальнейшего прохождения службы в 12-й отдельный авиационный полк погранвойск.

– Гостем моего тестя в тот вечер, – вспоминал Иван Григорьевич, – оказался его старый друг и сослуживец по Туркмении, а впоследствии начальник авиации погранвойск Герой Советского Союза генерал-майор Анатолий Иванович Володин! Вот уж поистине судьбоносная встреча...

В Тбилиси, где дислоцировался 12-й авиаполк, Бабичев прослужил шесть лет – штурманом самолета и авиаотряда самолетов «Ил-14» и «Ан-24». А в 1981 году был направлен в Отдельный авиаотряд спецназначения погранвойск КГБ СССР в «Шереметьево». Здесь последующие десять с лишним лет он занимал

должности штурмана авиаотряда самолетов, помощника штурмана отдельного авиаотряда и затем старшего штурмана части.

В общей сложности на восьми типах самолетов он провел в небе более 7000 часов, в том числе совершил 250 боевых вылетов в Кабул и по всем аэродромам воюющего Афганистана. Отличился при поиске и задержании быстроходных плавсредств нарушителей границы в Черном и Каспийском морях.

Накопленным опытом Иван Григорьевич щедро делился со своими воспитанниками: более 50 летчиков и штурманов под его руководством

прошли обучение для выполнения специальных и литерных рейсов. Более сотни членов экипажей отряда спецназначения благодаря его наставлениям повысили свою квалификацию.

Иван Бабичев награжден орденами Красной Звезды и «За храбрость», медалями «За отличие в охране государственной границы СССР», «За отличие в службе», медалью Нестерова и другими. Видно, не ошибся тогда, в Одессе, генерал Володин – сумел разглядеть в пареньке будущего пограничного аса! ■

Фото из архива
Владимира НОВИКОВА





КОМАНДИР

«Командир» – именно так обращаются к председателю Совета ветеранов авиации ФСБ России полковнику Вячеславу Сухову его коллеги по крылатому строю. Свыше 30 лет он отдал пограничной авиации. Каждый год, проведенный в небе, был для Сухова непротым, ведь почти всегда он отвечал не только за себя, но и за своих подчиненных.

Андрей МУСАЛОВ

О том, что станет летчиком, Вячеслав Иванович знал с самого детства, сколько себя помнит. Родился он 6 мая 1946 года в Горьковской области, в закрытом городе Арзамас-16, ныне – Саров. Здесь ковали ядерный щит страны сотрудники Всесоюзного научно-исследовательского института экспериментальной физики. Однако о карьере физика Сухов даже не думал. После школы отправился в Балашов, где поступил в Высшее военное авиационное училище летчиков.

– После окончания училища я должен был стать пилотом военно-

транспортной авиации, – вспоминает Вячеслав Иванович, – проходил обучение на «Ан-12». Однако в 1968 году по распределению оказался в авиации пограничных войск. Помню, в приказе было написано: «Исключить из состава Вооруженных сил и направить для дальнейшего прохождения службы в Пограничные войска Комитета государственной безопасности СССР».

После выпуска Сухова направили в Читу, затем он служил в Воркуте. В пограничной авиации Вячеслав Иванович быстро освоил «Ан-26» и «Ил-14».

В 1974 году он поступил в Военно-воздушную академию имени Ю.А. Гагарина и через три года получил назначение на Сахалин. Часть, в которой служил Вячеслав Иванович, базировалась под Южно-Сахалинском, на аэродроме «Хомутово». В зоне ответственности авиаполка был обширный район, включавший акваторию Охотского моря и Тихого океана у южной части Сахалина и Южных Курил. Полеты большей частью проходили над водой, часто в сложных метеоусловиях.

Охранять здесь нужно было морскую границу и 200-мильную экономическую зону. Кстати, вместе с ответственностью за безопасность экономзоны «зеленые фуражки» на Камчатке, в Петрозаводске и на Сахалине получили большую часть существовавшего тогда парка «Ил-14». Это была очень надежная машина, способная подолгу барражировать над морем в поисках нарушителей. Поршневые двигатели почти никогда не подводили, а на случай исключительной ситуации самолет отлично планировал. Некоторые из этих воздушных лайнеров до заступления на пограничную вахту использовались для перевозки высшего советского руководства. Пограничникам достался даже бывший самолет Хрущева. Правительственные «Ил-14» отличали великолепное техническое состояние и эффектная отделка салона: карельская береза, кожа, хром...

Впрочем, с «Ил-14» у Сухова связаны и другие воспоминания. Как-то ему пришлось поднимать машину после ремонта. Предстоял ночной вылет.

– Только взлетели, как загорелся правый движок, – вспоминает Вячеслав Иванович, – прорвало трубку в топливной системе. Высота критическая – 15–20 метров. Выпустил фары, приготовился к вынужденной. Внизу было поле, позволявшее посадить машину на брюхо. Но не тут-то было – шел мелкий снег, от которого свет фар экранировал. Ничего не видно, сплошная белесая завеса – садиться невозможно! Что делать? Принять решение нужно мгновенно, счет идет на секунды!.. Пламя бушует, с КП кричат: «Почему не докладываешь, что случилось?!» А какой тут доклад? Вывел движки на максимальный режим и решил вернуться на аэродром. Сумел сделать круг, совсем маленький, развернул машину на полосу.

Тут уж смог доложить обстановку, а затем посадил самолет. Нервничал, конечно, но сумел подавить эмоции. Ведь нас этому учили еще курсантами, да и каждый из пилотов подспудно готов к подобной ситуации.

За шесть лет на Сахалине Сухов сумел пройти все должностные ступени от заместителя командира эскадрильи до командира части. Между прочим, в 1981 году он стал одним из самых молодых командиров авиаполков. Наверное, потому, что постоянно стремился быть лучшим во всем, приобретать новый опыт. Например, в 1979 году заместитель командира полка Вячеслав Сухов отправился в Тбилиси, где освоил управление вертолетом «Ми-8». Такая задача для большинства пилотов-«самолетчиков» весьма трудно разрешима.

– Стать вертолетчиком, что называется, с нуля, нетрудно, – размышляет Вячеслав Иванович. – Но вот переучиваться с самолета на вертолет – это очень непросто. Другие принципы работы. На самолете ноги задействуются мало, в основном работа руками. Вертолетчику постоянно приходится шевелить всеми конечностями: ноги – на педалях, руки – на ручке управления и шаг-газе. Особенно трудно приходится на режиме висения. Здесь все тело на инстинктах. Едва заметное движение тут же отражается на положении вертолета. Только подумал, сделал инстинктивное движение – вертолет тут же отреагировал. Поэтому действовать следует как можно нежнее. Если освоил висение, считай, освоил вертолет.

В 1983 году Сухов получил новое назначение с переводом в Душанбе. Перед этим его вызвали в Москву к начальнику Пограничных войск – заместителю председателя КГБ СССР генералу армии Вадиму Матросову. Говорят, Вадим Александрович приказал назначить в Душанбинский полк самого опытного командира. Но по какой-то причине кадровики на эту должность выбрали самого молодого кандидата.

– В кабинет к Матросову мы зашли вместе с Николаем Алексеевичем Рохловым, начальником авиационного отдела Главного управления Пограничных войск КГБ СССР, – рассказывает Вячеслав Иванович. – Вадим Александрович долго и обстоятельно беседовал со мной, а затем неожиданно спросил: «А в горах



летал?» Естественно, в горах я не летал, откуда на Сахалине горы? Разве только во время моей службы в Чите доводилось летать над сопками, но это не то. Я промолчал, а Матросов все понял. Он приказал Рохлову подготовить меня для полетов в горах.

Для Сухова составили программу, по которой он должен был освоить полеты на вертолете на высотах до 2500 метров. Матросов внимательно ознакомился с этим документом, после чего кандидатуру Сухова одобрил. По прибытии в конце октября 1983 года в Душанбе Вячеслав Иванович первым делом приступил к тренировкам. Через полтора месяца напряженной работы Памир был покорен.

Двумя годами ранее в Душанбе появилась отдельная эскадрилья. Ее экипажи не только охраняли Государственную границу СССР, но и действовали в Афганистане, в зоне ответственности советских пограничных войск. 27 октября 1983 года на основе этой эскадрильи был сформирован отдельный полк пограничной авиации. Его-то и предстояло возглавить Сухову.

– Там уже много было сделано, – вспоминает Вячеслав Иванович. – Командовавший до меня Герой Советского Союза Фарит Султанович Шагалева к тому времени построил здание штаба, аэродром выделил для наших вертолетов стоянки. В 1982 году Шагалева перевели в Москву. Мне предстояло продолжить начатое. Постоянно прибывал новый народ, штаты расширялись. Я продолжил стройку: столовая, казармы...

Специфика новой части, создание которой стало следствием войны в Афганистане, давала о себе знать. В полку на Сахалине все было планово: одни самолеты выполняли учебные полеты, другие – задачи по

охране экономзоны, третьи проходили плановый ремонт. Здесь же для выполнения текущих задач задействовался весь летный парк. Каждый день все вертолеты, кроме тех, что проходили «профилактику», были в воздухе. Экипажи работали не только в ДРА, но и на советской стороне. Над летным полем ни на минуту не стихал грохот винтов.

Буквально сразу новый командир окупился в повседневную боевую работу. Перед началом очередной боевой операции в одном районе сосредотачивались почти все машины полка. В каждом пограничном отряде для вертолетов был создан запас топлива и вооружения. Здесь же дежурили бойцы десантно-штурмовых групп. Постепенно у вертолетчиков и десантников сложилось отличное взаимопонимание. Вместе они выполняли самые сложные, подчас уникальные задачи.

– В горах своя специфика, – поясняет Вячеслав Иванович. – Когда вертолет входит в ущелье, он создает мощную звуковую волну. Эхо от работающего двигателя отражается от нависающих гор и буквально давит на пилота. Никакой внезапности – противник слышит приближение вертолета издалека, успевает укрыться. Количество посадочных площадок ограничено, всюду неровности. К тому же, как правило, садиться приходилось внизу ущелий, как на дне чаши. Поэтому в нашем полку летчики-«старички» учили молодых: где бы ты ни летел в горах, постоянно ищи запасную площадку для экстренного приземления. Перед каждым вылетом пилоты сначала изучали возможные места посадки по карте, а затем, во время полета, отмечали удобные для посадки участки местности.



Самым трудным для работы считалось шурабадское направление, где находилось Куфабское ущелье. «Самое злое ущелье во всем Афганистане», – говорит Сухов. Там все площадки располагались на высоте 3000–3500 метров. Каждая обстреливалась противником. Вертолетчики использовали только те площадки, которые прикрывал десант, но все равно им доставалось. Со склонов нет-нет да и протягивалась к вертолету нитка трассеров.

С каждым месяцем война набирала обороты. Душманы получали от зарубежных «спонсоров» все больше денег и оружия, благодаря чему действовали решительно и даже нагло. Появились крупные преступные формирования, такие как банды Башира и Наби.

Пограничники усиливали противодействие. Группировка в Таджикистане постоянно наращивалась. Росло количество экипажей. Новые пилоты прибывали из Магадана, Петрозаводска, с Сахалина. Они, как правило, не имели практики полетов в горах, поэтому обучать их приходилось уже на месте. С самого начала в составе полка воевали восемь экипажей. Они как самые опытные выполняли наиболее ответственные задания. Особым мужеством и профессионализмом выделялись Сергей Быков, Александр Кашин, Анатолий Помыткин, Александр Петренко, Владимир Перов, Василий Имангазиев.

1985-й, по мнению Вячеслава Сухова, стал самым трудным годом войны. Боевые операции следовали одна за другой: «Анджир» под Чахи-Абом, «Сариджуй», в районе Рустака, и еще ряд других у Мармоля, Ташкур-гана, Мазари-Шарифа. И всякий раз экипажи авиаполка шли впереди всех.

В этих операциях вертолетчики части окончательно сформировали и отточили уникальную боевую тактику. Перед началом каждой операции создавалась мощная авиационная группировка, в которую входили несколько десятков машин, как «Ми-8», так и «Ми-24». Сначала наносился мощный ракетно-бомбовый удар, затем под прикрытием вертолетов сопровождался высадка десанта. Десантники закреплялись, после чего вертолетчики создавали воздушный мост. По нему доставлялось все необходимое: продовольствие, боеприпасы, вода и даже дрова. Ведь зачастую вокруг десантников была голая местность, как на Луне, а в горах даже в разгар самого знойного лета по ночам очень холодно.

Именно по такому сценарию летом 1985 года проводилась операция «Сариджуй». Ее возглавлял генерал Геннадий Згерский. Тогда в районе Рустака было сосредоточено два вертолетных полка – Душанбинский и Марыйский. Одну группу из 20 десантных машин повел Сухов, вторую – полковник Романюк. Душманы оказали ожесточенное сопротивление. Задачу пограничники выполнили, но в ходе операции был подбит сопровождавший транспортные вертолеты «Ми-24». Летчик-штурман выбросился с парашютом и, несмотря на критическую высоту – не более ста метров, смог успешно приземлиться. Командир экипажа, которому удалось посадить поврежденную машину, получил серьезное ранение.

Чуть позже досталось и вертолету Сухова. Вместе с начальником оперативной группы КСАПО полковником Иваном Коробейниковым он проводил рекогносцировку. Машину обстре-

ляли, пробиты колеса шасси. Обычно в таких случаях садиться можно только по-«вертолетному». Если пытаться сесть по-«самолетному», то можно перевернуть машину. Сухов тогда повезло, он сумел посадить машину аккуратно.

1986 год тоже был трудным. Сухову запомнилась войсковая операция за одно ущелье, превращенное душманами в крупную базу. Оно находилось рядом с Куфабским и было очень удобно для обороны. Три года назад уже проводилась операция по зачистке этого ущелья, тогда было сбито два вертолета. Но душманы вновь обустроили в этом месте свои базы, создав обширную сеть убежищ, опорных пунктов и пулеметных гнезд. Теперь эту естественную, природную крепость предстояло брать во второй раз, и в авангарде наступавших войск должны были идти вертолетчики Душанбинского авиаполка.

– Задача была, что и говорить, самоубийственная, – вспоминает Сухов. – В ущелье было всего четыре площадки, пригодные для высадки десанта. И, разумеется, все давно пристрелянные огнем крупнокалиберных пулеметов и гранатометов. Летчики – народ трезвомыслящий, поэтому запротестовали против атаки «в лоб». Тогда я им сказал: «Мужики, давайте думать, как решить задачу с наименьшими потерями».

Началась серьезная аналитическая работа. Пилоты и офицеры штаба части предлагали самые разные варианты построения боя, в том числе и экзотические. Сухов принимал любые предложения, так как стандартные действия здесь не подходили. Внимательно выслушав всех пожелавших высказаться, командир полка принял окончательное решение.

– Мы решили сосредоточить усилия на двух площадках, – рассказывает Вячеслав Иванович. – Первыми должны были идти двенадцать «горбатых». Они наносили по площадкам и районам вокруг них мощный удар НУР-Сами, подавляли противника. Кроме того, от взрывов поднимались тучи пыли. Вот в эту пыль и предстояло садиться десантным вертолетам. Чтобы придать уверенности подчиненным, я решил возглавить атаку. Мой вертолет с десантом шел первым.

Замысел оказался удачным. После ракетного удара душманы не смогли открыть ответный огонь. Вер-

толеты с десантом нырнули в пыль, за считанные минуты бойцы ДШМГ высыпали на землю, рассредоточились и закрепились. Первая фаза операции прошла без потерь.

Разгорелась ожесточенная схватка за ущелье. Здесь была сосредоточена банда численностью около 300 человек. Пограничники вели упорные бои по ее ликвидации. Вертолетчики Душанбинского авиаполка оказывали им всестороннюю помощь: поддерживали огнем, проводили разведку, но главное – обеспечивали снабжение. Почти постоянно – под вражеским огнем. В ходе той операции многие машины получили пробоины, однако сбитых не было.

Помимо боевых операций на долю вертолетчиков выпадало немало других задач. Особой страницей в истории Душанбинского авиаполка по праву можно считать санитарные вылеты. Десятки пограничников обязаны вертолетчикам полка своим здоровьем, а то и жизнью. Ведь зачастую в горах только вертолет способен оперативно вывезти нуждающегося в медицинской помощи. Не раз приходилось выполнять подобные задачи и самому Вячеславу Сухову.

– Летом 1986 года в районе Рустака произошла трагедия, – вспоминает он. – При проведении боевой операции на опорном пункте Тутти взорвался миномет. Трое минометчиков были тяжело ранены. Вызов пришел ночью. Произошло все это на высоте около 3000 метров. Летать в горах ночью мало кто способен. У нас уже имелись специальные приборы для этого, но и с ними, по большому счету, видимость была не ахти...

Кого отправить на такое сложное задание? Риск был велик, а шансов успешно долететь и безаварийно сесть – немного. Но промедление могло стоить раненым жизни. Вячеслав Иванович решил лететь сам. Изучил карту, разработал схему посадки – простую и сложную одновременно. На посту, где находились раненые, пограничники должны были включить прожектор, направив его луч строго вверх. Вдоль этого луча Сухов и планировал опустить вертолет.

Обговорив детали с начальником поста, он вылетел. Поднял вертолет на 4000 метров. Внизу растилалась кромешная тьма, никаких ориентиров. Идти приходилось исключительно по приборам. Но вот



показался луч прожектора. Сухов начал снижение по спирали. Вертолет буквально трясло от перегрузки. Но иначе было нельзя. Пост находился на дне глубокого ущелья. Отклонись вертолет от спасительного луча влево или вправо, он врезался бы в гору. Но обошлось, машина села на площадку. После того как погрузили раненых, Сухов поднял машину – так же, словно прижимаясь к лучу, – на спасительные 4000 метров. Конечно, он нарушил все инструкции и правила. Но было сделано главное – раненых удалось спасти. А победителей, как говорится, не судят.

В 1987 году накал боевых действий стал ниже, однако операции продолжали проводиться с той же периодичностью, что и в предыдущие годы. Порой полк нес потери. Но речь шла о потере машин, а не людей. Экипажи старались спасти всеми возможными, а порой и невозможными способами.

– Во время полетов над афганской территорией я требовал, чтобы мои подчиненные обходились кишлаками, – говорит Сухов. – В кишлаке легче укрыться, да и бомбить в ответ не будешь. Мы не воевали с мирным населением. И именно в небе над кишлаками часто теряли машины. У Чашимдары было сбито два борта. Еще два «Ми-8» в разное время потеряли около Имам-Сахиба. Там же был

подбит «Ми-24», который пилотировал капитан Артемов. Этот Имам-Сахиб вообще считался бандитским гнездом. Помню, один вертолет был сбит рядом с ним. Экипаж мы тогда спасли, но сам борт сгорел. От фюзеляжа почти ничего не осталось, сохранились только хвостовая балка да лопасти. Они так и лежали – крест-накрест.

К концу года Вячеслав Иванович попросил командование о переводе – сказывалось постоянное напряжение. Хотел перебраться в Петрозаводск, но ему предложили должность в Москве, начальником службы безопасности полетов. На этом посту Вячеслав Иванович долгое время вел трудную профилактическую работу. В 1997 году по состоянию здоровья ушел из войск, стал ведущим инженером в КБ Камова. Участвовал в разработке документации для вертолетов.

Ныне Вячеслав Иванович возглавляет Совет ветеранов авиации ФСБ. В его маленьком кабинете всегда многолюдно. Каждый, кто служил в авиации спецслужб, знает: здесь его выслушают, если нужно – помогут. Обращаются не только ветераны, но и их жены, дети. Для всех бывших и нынешних авиаторов ФСБ России Вячеслав Сухов – по-прежнему непререкаемый авторитет. ■

Фото из архива Вячеслава СУХОВА

С творчеством полковника запаса Владимира Лашина многие из его близкого окружения знакомы по совместной службе и работе. В стенах родного вуза он известен прежде всего как автор слов и музыки Гимна Московского пограничного института ФСБ России, который до сих пор исполняется на всех торжественных мероприятиях. Сегодня широкому читателю со страниц нашего журнала мы представляем стихи этого самобытного поэта, в творчестве которого нашли отражение и курсантские будни, и любовная лирика, и горечь войны в Афганистане. В каждой рифме читается искреннее отношение автора к тому, что он пережил сам и, пропустив через свою душу, выразил в откровенных поэтических строках.

После окончания в 1972 году Московского высшего пограничного командного училища КГБ СССР за его плечами служба в должностях заместителя, а затем и начальника пограничной заставы на границе с Румынией. Окончил Военную академию имени М.В. Фрунзе, служил в Средней Азии. Командовал сводным боевым отрядом (СБО) на территории Афганистана, был начальником штаба Термезского пограничного отряда. Закончил адъюнктуру, после чего преподавал службу и тактику пограничных войск. В течение восьми лет Владимир Геннадьевич являлся заместителем начальника Московского пограничного института ФПС России. Сын Алексей – полковник, дочь Алла – подполковник, они продолжают пограничную династию Лашиных.



За многие километры...

За многие километры
С тоской по тебе до слез
Приносят родные ветры
Мне запах твоих волос.

Я к ним прикоснусь губами,
Я к ним приколю цветы.
Ночами я скован снами,
В которых лишь я и ты.

Я верю: на белом свете
Ничто нас не разлучит.
Сильнее пусть дует ветер,
Пусть дождь по стеклу стучит.

Но ты лишь моя отрада.
И я повторяю вновь:
Другой мне такой не надо,
Ты – только моя любовь.

Послушай же, как хочу я
Забрать от минувших встреч
Все сладости поцелуя,
Тепло твоих нежных плеч.

За многие километры
С тоской по тебе до слез
Приносят родные ветры
Мне запах твоих волос.

Я очень тебя люблю

Говорят часто злые люди,
Что исчезла любовь давно
И что только ее на блюде
Преподносят в одном кино.

Говорят, что любовь теряют,
Ну а я глупцов удивлю.
Говорят, а того не знают,
Что я очень тебя люблю.

Говорят, что любовь – жар-птица
И слетает с высоких гор,
Будто вместе с ней возродится
Вдруг угасший в душе костер.

Говорят, тяжело в разлуке,
Но с надеждой ее стерплю,
Зацелую при встрече руки,
Ведь я очень тебя люблю.

Говорят, вся любовь в печали,
Ей не выдержать долгих дней,
Горячее она в начале
И в начале она нежней.

Говорят, от любви невзгоды,
Но я сердцем их растоплю,
Чтобы счастье крепили годы,
Ведь я очень тебя люблю.

Говорят, счастлив, если любишь,
Но счастливей, когда любим,
И возможно, себя погубишь,
Если счастье делить двоим.

Говорят, от любви страдают,
От тебя словно во хмелю,
Говорят, но совсем не знают,
Что я очень тебя люблю.

Говорят, что любовь проходит
И в руинах дома любви,
Но она неустанно ходит,
Лишь окликни и позови.

Говорят, нелегко, но все же
В сердце образ я твой храню,
Нет прекрасней и нет дороже,
Ведь я очень тебя люблю.

Говорят, что любовь словами
Нам не выразить никогда.
Я не верю, и пусть над нами

Будет счастья гореть звезда.
Говорят, не дождешься встречи,
Но я нежный твой взгляд ловлю,
Знают губы твои и плечи,
Что я очень тебя люблю!

Володя плюс Аленушка

В день свадьбы друзей

Как быстро пролетела ты,
беспечная пора,
И миг, когда прощались мы
у школьного двора.
Из детства из далекого,
как будто слышу вновь:
Володя плюс Аленушка –
равняется любовь!

Судьбой уже обвенчаны
так, кажется, давно,
И наяву все видится
прекрасней, чем в кино,
На свадьбе нашей сказочной
не нужно новых слов.
Володя плюс Аленушка –
равняется любовь!

А счастья не убавится
с годами, так и знай,
Букет тепла и нежности
по жизни собирай.
Сердца сынишки с дочерью
родная греет кровь.
Володя плюс Аленушка –
равняется любовь!

Как стайей журавлиною
летят вперед года,
Но вместе лишь счастливыми
мы будем навсегда.
На свадьбе бриллиантовой
мы тост поднимем вновь:
Володя плюс Аленушка –
равняется любовь!

«Осторожно, двери закрываются...»

«Осторожно, двери закрываются...» –
Голос из динамика умолк.
По вагону еле продвигается
Кто-то в форме, без обеих ног.

Взгляд очей тоскливый, но не сломлен,
Шины вместо туфель – от колен.
Если даже он и очень болен –
Родина ж, не басурманский плен.

Пассажиры прячутся от взгляда,
Будто сразу стало все не так.
Лишь девчушка маленькая рада:
Папа дал калеке четвертак.

Женщина, направив в книгу очи,
Внятно и весомо – от души
Тихо прошептала, но не очень:
«Надоели эти алкаши...»

Ну а тот, протискиваясь мимо,
Подарил мадам печальный взор.
И стесняясь, он неумолимо
Женщине направил свой укор.

А его звезда? На небосклоне...
Неуместен говор здесь и смех.
Только мне казалось, что в вагоне
Двигается едва один из тех...

Лишь одна афганская страница
Этой необъявленной войны.
Клювом по стеклу стучит синица,
Словно вести шлет с той стороны,

Где пылили жаркие дороги
И текли не месяцы – года,
Как подняли роту по тревоге
И пустили в пекло... навсегда.

Зависали вровень вертолеты,
Но десант рвануть вперед не смог.
Разрывными крыли пулеметы,
Месиво кроша из крепких ног.

Смерть глумилась, словно выбирая:
Этот? Нет. А этот? Подойдет.
А бойцы все прыгали, не зная,
На кого свой перст она нашьлет.

Окропили кровушкой ребята
На Афгане выжженный песок.
И не выпуская автомата,
Кто-то уж и двигаться не мог.

Многим это «счастье» перепало,
Хоть на ампутацию – в Союз,
Ну а тех, кого уже не стало,
В литерный – до боли скорбный груз.

Госпиталь, Термез восьмидесятых –
Словно результаты тех тревог,
Всюду переполнены палаты,
Очередь для ампутаций ног.

Ту картину не раскрыть словами,
Но и умолчать о том не смог:
Сестры с воспаленными глазами
И братишки без обеих ног.

Годы пролетают безвозвратно,
Силы расточаем для утех.
Господи, верни им жизнь обратно,
Видишь, это он – один из тех...

В жизни нашей всякое случается,
Даже сердце ежится от стуж.
«Осторожно, двери закрываются...»
Дай же Бог, чтоб не от наших душ!

У этого стихотворения есть своя предыстория. Однажды в 1983 году в госпиталь, в котором работала жена В. Лашина, привезли из Афганистана десятки десантников ВДВ. Практически у всех были одни и те же ранения. Во время высадки с вертолетов десант попал под перекрестный огонь пулеметов. Каждый выпрыгивающий с зависающих вертолетов был, как минимум, обречен остаться без ног. Вызванные на помощь наши боевые вертолеты разбились и развеяли банду душманов, но на площадке для высадки остались десятки окровавленных тел раненых и убитых десантников. Их отправили вертолетами в Термезский госпиталь.

Госпиталь, который за три года войны повидал все, был в шоке. Нельзя было смотреть без глубокого сострадания как на сестер, дежуривших и помогающих раненым, с воспаленными от слез и недосыпания глазами, так и на братишек – десантников с глазами, умоляющими оставить ноги.

Памяти тех ребят, мертвых и живых, посвящается это стихотворение. Эта история так глубоко осела в душе, что проявилась и вылилась в стихотворение только спустя 30 лет.



Курсантский вальс

Закончились экзамены, и увольнений музыка
Последний раз кружила вас от ночи до утра.
Но в жизни так случается – все, как всегда, кончается,
И даже время милое – курсантская пора.

Своих преподавателей, друзей своих, сокурсников,
Девчонку из Медведково вам помнить навсегда.
Но не сотрутся в памяти веселые и грустные,
Но в общем несравненные курсантские года.

Пройдут года, но все-таки как хочется остаться нам
Таковыми же, как были мы, но с золотом погон.
Игристое шампанское, один бокал на счастье
Я поднимаю с радостью за ваш дивизион.

И пусть коснется музыка души и сердца каждого.
Погоны лейтенантские, мне нет милее вас.
Давайте все закружимся, все грустное забудется,
И для меня, и для тебя в курсантский добрый вальс!

КНИЖНАЯ ПОЛКА



ИСТОРИИ ГРАНИЦЫ ПОСВЯЩАЕТСЯ

Андрей МУСАЛОВ

Презентация двух новых книг Книжно-журнального издательства «Граница» – «Пограничник Российской империи» и «Отдельный корпус пограничной стражи (1893 – 1919)» – состоялась в рамках 15-й национальной выставки-ярмарки «Книги России», проходившей на территории Всероссийского выставочного центра. По словам заместителя начальника КЖИ «Граница» Владимира Морихина, оба издания посвящены юбилейным датам 2012 года – 500-летию начала регулярного несения службы по охране пограничных рубежей российского государства и 185-летию создания в России таможенной пограничной стражи.

Книга «Пограничник Российской империи», написанная профессором Геннадием Чагиным, посвящена Федору Федоровичу Тютчеву, сыну талантливого русского поэта Федора Тютчева. Мало кому известно, что Тютчев-младший служил на границе Российской империи, воевал на фронтах Русско-японской и Первой мировой и даже стоял у истоков создания Отдельного корпуса пограничной стражи. Профессор Чагин неспроста заинтересовался этой темой – его отец был офицером Пограничных войск НКВД, да и сам он почти тридцать лет отдал военной службе. Первое историческое исследование Геннадия Чагина, посвященное Федору Тютчеву, вышло в свет в 1995 году и разошлось тиражом более 75 000 экземпляров. Нынешнее издание – результат новейших исследований. В нем рассказывается не только о судьбе главного героя, но и о нравах того времени, об обстановке, царившей в Российской империи.

Третье издание книги об Отдельном корпусе пограничной стражи России – продолжение исследования данной темы доктором исторических наук, профессором Александром Плехановым и кандидатом исторических наук Андреем Плехановым. Его основное содержание можно определить так – превращение пограничной таможенной стражи в специальное войсковое объединение – Отдельный корпус пограничной стражи, процесс изменения его структуры. Книга также рассказывает о социально-правовом положении, подготовке, обучении и воспитании чинов ОКПС, их оперативно-служебной деятельности, участии в войнах и вооруженных конфликтах на рубеже XIX и XX веков, взаимодействии Корпуса с другими ведомствами в деле охраны и защиты границы. Издание иллюстрировано редкими фотографиями, дополнено новыми главами, словарем-справочником, расширенным списком приложений, а также именным указателем.

В ходе презентации состоялось вручение знака «Золотое перо границы», которым КЖИ «Граница» отмечает своих наиболее ярких авторов. В числе лауреатов нынешнего года – Александр и Андрей Плехановы, Геннадий Чагин, Алексей Сафонов и Наталия Нифагина. ■



Фото автора