

рованных оппозиции. В целом эта задача была выполнена. Большая часть готовящихся провокаций (обстрелов, вторжений вооруженных групп, переправка оружия, боеприпасов, наркотиков) были пресечены на стадии их подготовки.

Одним из показателей эффективности боевых действий соединений и частей 40-й армии, а также и Пограничных войск СССР являлась их способность совместно с афганскими правительственными формированиями обеспечить контроль органов власти над территорией в пределах закрепленных за ними зон ответственности.

На 1 июля 1984 г. 93% территории уездов и волостей и 29% населенных пунктов в зоне ответственности пограничных войск частично или полностью находились под контролем органов власти, в то время как по остальной территории страны этот показатель был равен соответственно 69,9% и 19%. И если к 1989 г. по Республике Афганистан этот процент понизился, то по зоне ответственности советских пограничных войск он возрос.

Результаты боевых действий Пограничных войск КГБ СССР в Республике Афганистан за период с 1980 по 1989 г. характеризуют следующие показатели. Группировкой пограничных войск на территории Афганистана проведено 1113 операций. В ходе боевых действий уничтожено боевиков – 41 216, в том числе полевых командиров – 545; захвачено моджахедов – 19 335 (командиров боевых групп и отрядов – 279), пособников вооруженных формирований – 3372, призывников и дезертиров – 20 401. Уничтожено и захвачено оружия – 20 334 единицы, автотранспорта – 742 единицы, радиостанций – 37.

Прошло уже почти 30 лет после вывода советских войск из Афганистана. Война завершена, но она не утихла в душах многих из тех, кто выполнял свой воинский долг в Афганистане. Они и сегодня не забывают о тех суровых испытаниях, которые выпали на их долю. За десять лет войны в Афганистане в боевых действиях приняли участие более 62 тысяч погранич-

ников, из них 5372 офицера. Из их числа погибли 518 военнослужащих. Санитарные потери составили 2540 человек, в том числе 393 офицера. Память о погибших боевых товарищах живет в сердцах родных и близких, друзей и сослуживцев, представлена во многих публикациях, мемуарах и фотографиях, воплощена в сегодняшних делах воинов границы.

Советские пограничники показали себя в Республике Афганистан как хорошо подготовленные профессионалы. За мужество и отвагу государственных наград удостоены 200 153 человека из состава Ограниченного контингента советских войск. Среди них около 22 тысячи воинов-пограничников. Восемь пограничников удостоены высокого звания Героя Советского Союза. В их числе подполковники В.И. Ухабов (посмертно) и Ф.С. Шагалеев, майоры А.П. Богданов (посмертно) и И.П. Барсуков, капитаны Н.Н. Лукашов и В.Ф. Попков, прапорщик В.Д. Капшук.

Мужественно воевал в Афганистане рядовой В. Кальков, который в бою прикрыл грудью начальника десантно-штурмовой группы Восточного пограничного округа майора И.П. Барсукова от автоматной очереди моджахедов. В одной из операций капитан В. Попков под огнем противника спас командира сбитого вертолета. Таких примеров мужества и героизма, проявленных пограничниками в ходе боевых действий в Афганистане, можно привести множество. Неизменно одно: при выполнении возложенных на них боевых задач пограничники проявляли взаимовыручку и отвагу. Ни один из них не попал в плен, ни один из погибших пограничников не остался лежать в чужой земле.

Вывод 3-й ММГ 117-го Московского погранотряда из Афганистана 13 февраля 1989 г.



## Глава 5.

# Боевая деятельность пограничной авиации в Афганистане (1980–1989 гг.)

## Пограничная авиационная группировка на границе с Афганистаном

Авиация Пограничных войск КГБ СССР принимала участие в боевых действиях в Республике Афганистан с января 1980 по февраль 1989 года. К началу 1980 года в составе КСАПО была всего одна 4-я отдельная авиаэскадрилья, которая базировалась в городе Мары Туркменской ССР. В ее штате было 12 вертолетов Ми-8 и два самолета Ан-24. Экипажи эскадрильи, кроме базовой точки, несли службу еще в двух авиационных звеньях отдельного базирования: на правом фланге округа в Небит-Даге, на левом – в Душанбе.

31 января 1980 г. четыре экипажа вертолетов Ми-8 под командованием майора Ф.С. Шагалеева совершили первые вылеты на территорию Афганистана по маршруту Пяндж–Нанабад–Янги-Кала–Московский. Из-за нехватки сил и средств в начальный период действий в РА привлекались экипажи с вертолетами из двух соседних пограничных округов – Восточного и Закавказского. В среднем это составляло в 1980 г. – по 8 экипажей, в 1981 г. – по 10 экипажей, в 1982 г. – по 12 экипажей ежемесячно. Одновременно шло наращивание авиационных сил и средств в самом КСАПО. Так, уже в середине 1980 г. Марыйская авиаэскадрилья была усилена двумя авиазвеньями вертолетов Ми-8.

В 1981 г. была сформирована новая 23-я отдельная авиаэскадрилья: 16 вертолетов и 4 самолета с базированием в Душанбе, а на базе эскадрильи в г. Мары был сформирован 17-й отдельный авиаполк в составе двух эскадрилий, в котором вначале по штату было 36 вертолетов. Одновременно при управлении войск пограничного округа был сформирован авиационный отдел. В ноябре 1983 г. на базе 23-й эскадрильи в Душанбе был развернут 23-й отдельный авиаполк в составе двух эскадрилий, в количестве 26 вертолетов и 6 самолетов. В 1984 г. 17-й Марыйский авиаполк

имел 40 вертолетов: 28 Ми-8 и 12 Ми-24. Таким образом, по сравнению с началом боевых действий в Афганистане к концу 1984 г. численность авиационной техники КСАПО увеличилась в более чем в 5 раз.

Авиация Краснознаменного Восточного пограничного округа начала активную боевую деятельность в мае 1980 года в операции «Крыша» на сархад-гумбадском направлении. Ее главной целью было перекрытие перевалов Барогиль и Очхили на границе с Пакистаном. Важно было не допустить проникновения караванов с ору-



Руководящий летный состав авиагруппы «Иол» во главе с начальником авиационного отделения округа полковником А.С. Колокольниковым, 1980 г.



жием и отрядов афганской оппозиции для дальнейшего выхода бандформирований в сторону Файзабада и далее в любом направлении Афганистана и СССР.

Начиная с 1984 г. расширилась зона ответственности КВПО вплоть до Калаи-Хумба, и округ начал проводить самостоятельные боевые операции на самых высокогорных участках стыка двух пограничных округов. Все эти боевые операции обеспечивала авиация округа в составе 10-го отдельного авиаполка в г. Алма-Ате (аэр. Бурундай) в количестве 30 единиц: 18 вертолетов Ми-8, 4 вертолета Ми-24, двух вертолетов Ми-26 и трех самолетов – одного Ан-26 и двух Як-40, а также 22-й отдельной авиаэскадрильи в г. Уч-Арале Казахской ССР в количестве 19 вертолетов: 15 Ми-8 и 4 Ми-24.

В июле 1986 года при управлении войск КВПО был создан авиационный отдел, а начальник авиационного отдела стал называться начальником авиации округа. Должность

начальника авиационного отдела КСАПО была переименована в заместителя начальника пограничного округа по авиации. При оперативной группе КСАПО в г. Душанбе было сформировано авиационное отделение, занимающееся планированием, контролем и организацией боевых действий авиационных групп в пограничных боевых операциях. В сентябре 1986 года в г. Ашхабаде была создана авиационная эскадрилья в количестве 12 вертолетов (8 Ми-8 и 4 Ми-24) и двух самолетов. Общее количество вертолетов КСАПО увеличилось до 82 единиц.

Таким образом, уже к середине афганских событий авиационные группировки Среднеазиатского и Восточного погранокругов были способны обеспечить проведение боевых операций пограничных войск в своей зоне ответственности в РА, охватывающей районы северных провинций до 100 км в глубину от Государственной границы СССР.

Авиационные части и подразделения погранвойск никогда не базировались на сопредельной территории (за исключением кратковременно в Гульхане, на границе с Пакистаном в 30 км южнее советского Ишкашима). В основном они выполняли боевые задачи с базовых аэродромов авиационных полков или временных оперативных точек на своей территории, где базировались пограничные отряды, и с построенных посадочных площадок вблизи пограничных комендатур и застав. Все шесть пограничных отрядов афганского направления (Тахта-Базар, Керки, Термез, Пяндж, Московский и Хорог) имели бетонные взлетно-посадочные полосы, принимали основной самолет авиации погранвойск (в то время Ан-26), имели всю необходимую авиационную инфраструктуру и позволяли базировать достаточно крупные авиагруппы составом до авиационного полка включительно.

# Физико-географические условия района боевых полетов

Существенное влияние на подготовку и ведение авиацией ПВ боевых действий по ликвидации бандформирований оказывали физико-географические условия. Высокогорный характер местности накладывал ряд серьезных ограничений на деятельность авиации. Например, необходимость посадки на площадки ограниченных размеров с уклонами значительно выше допустимых требовала зависания над площадкой или посадку на «одно колесо», что значительно уменьшало вес полезной нагрузки и повышало требования к уровню подготовки летного состава.

Увеличение высоты нахождения площадок относительно уровня моря от 2000 до 3500 м существенно уменьшало вес полезной нагрузки на вертолет, например, на высоте 2500 м – на 65%, на высоте 3200 м – на 85–90% по сравнению с равнинной местностью и требовало строительства посадочных площадок размерами соответственно 150х50 м или значительно «облегчения» вертолета.

Ограниченность воздушного пространства в узких ущельях (при скорости 150 км/час, радиусе разворота 300 м минимальная ширина ущелья должна быть равна не менее 1000 м) снижала маневр вертолетов и вынуждала вытягивать боевые порядки в длину.

Резкие изменения направления и скорости ветра, сильная турбулентность воздуха требовали выполнения полетов вдоль хребтов с превышением 500–600 м и перед посадкой обязательного уточнения ветра в холостом заходе сбросом дымовой шашки.

Летом, в послеобеденные часы, грозы и ливневые осадки ухудшали видимость до 300–500 м, что ограничивало полеты вертолетов или полностью их исключало.

Зимой низкая облачность, туманы и выпадение большей части годовой нормы осадков в виде снега с ухудшением видимости до 300–500 м тоже ограничивало полеты вертолетов или полностью их исключало. На высотах 2500–3000 м из-за толстого слоя рыхлого снега посадка вне подготовленных площадок была невозможна.

В пустынной местности появление сильного пылеобразования, затрудняющего технику пилотирования вертолетов на взлете и посадке и ухудшающего видимость до 50–100 м, предъявляло повышенные требования к уровню подготовки и натренированности летного состава.

Необходимость включения пылезащитных устройств авиадвигателей приводила к уменьшению их мощности, а значит, и полезной нагрузки, в среднем на 200 кг на вертолете Ми-8 и 400 кг на вертолете Ми-24.

Высокая температура наружного воздуха (+45°C) и ее резкие колебания в течение суток (25–30°C) приводили к резкому ухудшению летных характеристик вертолетов. Так, для вертолета Ми-8 повышение температуры на 20°C приводило к падению мощности двигателей на 900 л.с.

Значительное удаление основных районов операций от базовых аэродромов авиачастей и пограничных отрядов, особенно на флангах зоны ответственности пограничных войск, потребовало

строительства передовых баз и аэродромов подскока.

Большое количество посадок в мелкий афганский песок приводило к быстрому износу лопаток авиадвигателей, досрочному снятию их с вертолетов, отправке в капитальный ремонт и потребовало строительства посадочных площадок с твердым покрытием на основных направлениях полетов.

Необходимость выполнения боевых полетов днем и ночью в сложных метеоусловиях требовала оборудования аэродромов подскока и посадочных площадок в гарнизонах средствами привода, радиосвязи и ночными стартами.

Из всего многообразия физико-географических условий горной и пустынной местности наибольшее отрицательное влияние оказывало суммарное воздействие двух факторов: температура наружного воздуха и высота посадочных площадок относительно уровня моря. Именно влияние этих двух причин одновременно больше всего снижало возможности вертолетов, а то и исключало применение авиации вообще. В конечном итоге из-за перегрузки вертолетов было наибольшее количество небоевых потерь, аварий и поломок. И как результат – авиационным отделом ГУПВ в 1984 году была разработана таблица максимального взлетного веса вертолетов, учитывающая все возможные факторы, которая была установлена на каждом борту, была подписана начальником авиации погранвойск и утверждена начальником ГУПВ. В последующие годы аварийность из-за перегрузки вертолетов резко снизилась.

## Задачи авиации в пограничных и специальных операциях

Серьезное влияние на подготовку и ведение боевых действий авиации оказывали способы проведения операций и задачи, решаемые авиацией в них. Так, в начальный период боевых действий (1980–1982 гг.) из-за малочисленности авиационных групп и отсутствия боевого опыта преимущественно проводились так называемые рейдовые операции. В их основу было положено выдвижение сводных боевых отрядов и мотоманевренных групп совместно с афганскими подразделениями своим ходом или на автобронетехнике, с последующим развертыванием, блокированием и уничтожением противника. Таким способом было проведено около 10% от общего количества операций в РА, и эффективность их была низкой.

Основными задачами авиации в этих операциях являлась воздуш-

ная разведка (12%) и сопровождение колонн на марше (15%) и лишь при необходимости огневая поддержка боевых действий наземных подразделений (15%) и десантирование небольших подразделений, засад в тыл противника на выгодные в тактическом плане рубежи (13%). Большой процент моторесурса (17%) расходовался на обеспечение наземных подразделений материально-техническими средствами. В целом, на группу огневых задач расходовалось 58%, десантно-транспортных – 37%, разведывательных и вспомогательных задач – 5% ресурсов.

В основной период боевых действий (1983–1987 гг.) большинство проведенных операций были уже в аэромобильном варианте, то есть с перевозкой, доставкой и десантированием наземных подразделений по воздуху, что составляло 70% от

всех проведенных пограничными войсками боевых операций на севере Афганистана. В таких операциях только после внезапной высадки десантных подразделений или групп захвата площадок с целью более надежного блокирования большого района операции планировалось и производилось выдвижение наземных автобронетанковых подразделений.

Основными задачами авиации в аэромобильных операциях являлись десантирование десантно-штурмовых подразделений (20%) и их огневая поддержка с воздуха (15%), все остальные задачи были второстепенными. Резко упало количество полетов на воздушную разведку, сопровождение колонн и увеличилось – на доставку личного состава – до 37%, особенно после усиления минной войны на дорогах Афганистана. Поэтому на группу огневых задач расходовалось всего 32% моторесурса, десантно-транспортных – 66%, разведывательных и вспомогательных – 2%.

По мере увеличения авиационной группировки и приобретения опыта ведения боевых действий появилась возможность проводить десантно-штурмовые операции исключительно силами авиации и десантно-штурмовых подразделений. Как правило, эти операции проводились с целью захвата небольших бандгрупп, бандглаварей, штабов и баз, складов и караванов с оружием и боеприпасами. Количество таких операций составляло около 20% от всех проведенных пограничными войсками в приграничных районах РА, и они были наиболее эффективны.



Командир эскадрильи ставит боевую задачу экипажу.  
Слева направо: майор С. Болгов, старший лейтенант И. Бойчук, капитан Еременко

## Результаты боевой деятельности авиации

Знание годовых итогов боевой деятельности авиации Среднеазиатского пограничного округа позволило начальнику авиации пограничного округа уже с 1983 г. предвидеть и планировать основные показатели боевой деятельности: количество боевых вылетов, расход моторесурса, авиационных боеприпасов, количество перевезенного груза и десантируемого личного состава. В основном, с 1983 г. наблюдался устойчивый рост показателей от 20 до 30%. Это позволило пограничному округу грамотно и точно планировать и заказывать необходимое количество авиационного топлива и боеприпасов, вертолетов, двигателей, агрегатов, запасных частей, а также различных образцов и калибров авиационного вооружения.

Среднемесячные результаты боевой деятельности всей авиации пограничных войск и отдельно авиационных групп в операциях Среднеазиатского пограничного округа фиксировались ежегодно и по периодам боевой деятельности: начальный, основной и заключительный. Так, например, в начальный период в среднем ежемесячно производилось около 3000 полетов, из них 1500 боевых вылетов, расходовалось 1650 часов моторесурса, наносилось 24 авиационных удара, расходовалось 182 авиабомбы, около 6000 неуправляемых ракет, 6000 патронов авиапулеметов, 2235 снарядов пушек, десантировалось 6700 человек личного состава и 700 тонн грузов.

В основной период боевых действий основные показатели боевой

деятельности авиации (налет и количество боевых вылетов) увеличились более чем в три раза. В заключительный период они остались прежними, хотя активных боевых действий уже не велось. Анализ этой статистики дает возможность делать интересные и доказательные выводы.

Например такой: боевая деятельность ПВ в Афганистане в основном держалась на авиации и прежде всего на вертолетах. Косвенно это подтверждается тем, что при почти полном отсутствии переправ через реку Пяндж, отсутствии сети дорог в горах и при сильнейшей минной войне на существующих дорогах все боевые операции и различного рода транспортные перевозки выполнены вертолетами.



## Уровень подготовки летного состава

Анализ уровня подготовки летного состава авиации пограничных войск показывает, что из 62 командиров вертолетов САПО имели 45 командиров экипажей (67%) – летчиков 1-го и 2-го классов и 17 человек (33%) – 3-го класса. Эти 33 процента командиров вертолетов были не допущены не только к десантированию личного состава при ведении боевых операций, но даже и к перевозкам людей вообще.

Еще хуже выглядят показатели по подготовке летного состава к производству посадок на высокогорные площадки – лишь 40% командиров экипажей имели допуски для выполнения посадок на площадки с «подбором» на высотах более 3000 метров (причем сюда входит все командование авиа-

полков). Эти цифры наглядно показывают, что подготовленных командиров вертолетов хронически не хватало, что неизбежно вело к привлечению к выполнению задач малоопытных и неподготовленных экипажей и, в конечном итоге, к небоевым потерям по причине недоученности летного состава.

Нагрузка на летный состав Среднеазиатского пограничного округа с 1980 по 1988 г. превышала напряжение летной работы по сравнению с выполнением задач по охране государственной границы и экономической зоны СССР в повседневных мирных условиях по налету в среднем на 25–30%, а по количеству суток пребывания в командировках почти в два раза.

Общие безвозвратные потери летного состава авиации пограничных войск в Афганистане составили 55 человек (10,6% от общих потерь в пограничных войсках), причем от огня противника погибло 34 человека (62%), небоевые потери составили 21 человек (38%). Общие потери авиационной техники составили 62 вертолета, из них сбиты огнем противника 28 единиц (44,6%), небоевые потери составили 33 вертолета (55,4%). Самые большие потери были при посадках на высокогорные площадки – 8 вертолетов (27%) и при взлетах с высокогорных площадок – 5 вертолетов (17%).

Есть и противоречивые на первый взгляд факты. Например, в 1985 г. были самые лучшие показатели в авиации Среднеазиатского пограничного округа по уровню подготовки летного со-

става. Из 62 имеющихся в наличии командиров экипажей 55 человек (89%) были летчиками 1 и 2 классов и только 7 человек имели 3-й класс; 53 командира экипажа имели допуски в горы на площадки высотой от 2000 м и выше 3000 м. Однако, в этом же 1985 г. имелись наибольшие потери за всю афганскую кампанию – 11 вертолетов. 5 из них были сбиты и 6 – небоевые потери. Как связать два этих противоречащих факта?

Во-первых, рост классности летного состава САПО в 1985 г. произошел за счет выполнения большого количества полетов в сложных метеоусловиях на сборочной подготовке по повышению классности, проводимой на базах Тбилисской, Воркутинской и Дальневосточных авиачастей (где полеты производились в облаках, при ограниченной видимости и ночью). А все небоевые потери произошли, в основном, днем, при взлете-посадке на неподготовленные площадки в горах и в песках при ведении боевых действий. То есть был нарушен основной принцип обучения войск: «Учить тому, что необходимо на войне».

Во-вторых, после насыщения банд в зоне ответственности пограничных войск стрелковым оружием и крупнокалиберными пулеметами ДШК был упущен момент для изменения тактики выполнения полетов – к переходу от полетов на средних высотах к предельно малым высотам. Ну и, конечно, из-за недисциплинированности и выполнения боевых полетов по шаблону в одних и тех же районах операций.

Постановка боевой задачи



## Боевая готовность авиационной техники



Александр Гришанов – бортовой техник Ми-24 1-й АЭ Марьинского авиаполка

Боевая готовность авиационной техники, принимающей участие в боевых действиях в РА, то есть средний процент исправности вертолетов за 10 лет, составляла 79%. Она снижалась в иные годы до 71%, а в некоторые летние месяцы – до 50%. Одной из основных причин относительно низкой боевой готовности вертолетов являлось досрочное снятие авиационных двигателей из-за абразивного износа лопаток компрессоров авиадвигателей. Всего досрочно снято около 500 авиадвигателей. В значительной степени абразивный износ можно было уменьшить за счет строительства посадочных площадок с твердым (металлическим) покрытием на основных направлениях полетов. Однако даже из выделенного количества металлических плит (два раза по 80000 штук) в 1981 г. только 24% попало на советско-афганский участок границы, из которых было построено всего 12 посадочных площадок и 2 аэродрома подскока. Во втором случае в 1984 г. – не более

50%, из которых построено 30 посадочных площадок и 4 аэродрома подскока. И был достроен, наконец, базовый аэродром авиационного пограничного полка в городе Мары.

В результате принятых мер абразивный износ в 1986–1987 гг. удалось снизить, по сравнению с 1984–1985 гг., на 20%, что и повысило боеготовность вертолетов.

Или такой факт. За 10 лет из-за нехватки штатных единиц и некомплектованности летным составом было привлечено в Среднеазиатский пограничный округ более 900 экипажей вертолетов из всех других пограничных округов страны, в среднем по 10 экипажей ежемесячно. В результате на момент вывода советских войск из Афганистана 15 февраля 1989 г. более 90% экипажей пограничной авиации получили опыт ведения боевых действий в горно-пустынной местности. Этими командированными экипажами совершено 27% боевых вылетов и израсходовано 26,8% моторесурса.

С другой стороны известно, что прикомандированные экипажи, как менее подготовленные к боевым полетам, использовались, в основном, для перевозки грузов, доставки личного состава на второстепенных направлениях, как правило, в равнинной местности. Несмотря на это, ими совершено 15 летных происшествий, то есть 50% от всех небоевых потерь по вине летного состава, поломаны десятки хвостовых и несущих винтов, двигателей, балок и подкосов шасси. Даже невооруженным взглядом видно, что система временного командования экипажей неэффективна, убыточна экономически. Гораздо эффективнее было усилить округ 10–12 штатными экипажами за счет других пограничных округов и основательно подготовить их к особенностям выполнения полетов в горно-пустынной местности.





# Подготовка авиации к ведению операций по ликвидации бандформирований

Опыт боевых действий авиации пограничных войск показал, что успешное выполнение сложных боевых задач по ликвидации бандформирований возможно лишь при всесторонней и тщательной подготовке к ним. В интересах заблаговременной подготовки проводились следующие мероприятия.

Улучшение системы подготовки командиров, штабов, органов управления и летного состава авиационных частей пограничных войск происходило путем: во-первых, повышения квалификации руководящего летного состава при головном учебном заведении пограничных войск (тогда Военном институте повышения квалификации офицерского состава ПВ). Во-вторых, переучивания летного со-

става на новую авиационную технику, которое осуществлялось в Центре боевой подготовки авиации пограничных войск, созданном на базе учебного авиаполка в Тбилиси. В-третьих, посредством подготовки летного состава к конкретным условиям горно-пустынной местности. Ее осуществляли в межокружной учебной авиаэскадрилье или в окружном учебном авиационном звене, на базе авиационного полигона.

Повышение боевой готовности авиационной техники и вооружения вертолетов было возможно за счет создания на базе одной из авиационных частей окружной или межокружной ТЭЧ (технико-эксплуатационной части) по типу дивизионных авиаремонтных мастерских ВВС.

Немаловажным было и создание минимальных запасов авиационного моторесурса, топлива и авиационных боеприпасов для обеспечения потребностей авиационных групп в плановых операциях на период боевых действий. Для этого предлагалась рассчитанная, проверенная таблица потребностей авиагрупп составом от 4 до 36 вертолетов на период от 5 до 30 суток. Например, авиагруппе из 16 вертолетов на 20 дней необходимо было заранее завезти 480 тонн горючего, 160 авиабомб, планировать не менее 640 часов моторесурса и 512 боевых вылетов.

Заблаговременное инженерное оборудование местности и радиосветотехническое обеспечение полетов требовало строительства аэродромов под-

скока (размером 50x300 м) на основных направлениях полетов и посадочных площадок (размером 50x100 м). В гарнизонах постоянной и временной дислокации – с твердым металлическим покрытием. Для выполнения полетов в сложных метеоусловиях и ночью аэродромы подскока необходимо было оборудовать стартовыми командными пунктами типа СКП-9, приводными радиостанциями типа ПАР-8 (9,10) и ночными полевыми стартами типа ПЭС-2М или АС-59. А посадочные площадки оборудовать малогабаритными приводными радиостанциями типа УДАРМ или ПАРМ, средствами УКВ радиосвязи типа «Баклан-РМ», огнями ночного старта типа «Светлушка-2», огнями «ЗОЛ» или «Плошки».

Для качественной подготовки и ведения операций по ликвидации бандформирований необходимо было заблаговременно обеспечить все пограничные отряды удобными аэрофотопланшетами их зон ответственности. При подготовке плановых операций производилась воздушная разведка с детальной аэрофотосъемкой или киновидеосъемкой запланированных районов и баз в более крупном масштабе. Для обнаружения минных полей и фугасов, складов оружия и боеприпасов, базовых лагерей и штабов бандформирований активнее применялись вертолеты Ми-8, оборудованные спектрозональным аэрофотоаппаратом, комплексом радиотехнической разведки в УКВ и КВ диапазонах.

Подготовка авиационной техники к боевым вылетам.

С. Баталов, С. Фефелов, А. Белов, В. Яковлев. Керки. 1984 г.



## Опыт ведения боевых действий авиацией ПВ

На горных и пустынных участках государственной границы с Афганистаном вертолеты имели решающее значение при ведении пограничных операций по ликвидации бандитских формирований. Их основная роль заключалась в обеспечении тактической внезапности проводимых боевых операций и надежной авиационной поддержке наземных подразделений, а также в выполнении разнообразных транспортных задач. Опыт авиационных частей и подразделений ПВ при ведении боевых действий подтвердил высокие возможности отечественных вертолетов Ми-8, Ми-24 и Ми-26, как наиболее эффективного, а иногда и единственного средства огневой поддержки и материально-технического обеспечения наземных пограничных частей и подразделений в горно-пустынной местности.

При ведении операций по ликвидации бандформирований авиацией пограничных войск не допускалось рассредоточенного базирования большого количества мелких авиационных групп, например, в каждом пограничном отряде округа по 3–4 вертолета. На участке зоны ответственности пограничного округа было достаточно иметь две, максимум три базовые оперативные точки авиагрупп (по одной от каждого авиаполка) на аэродромах подскока пограничных отрядов, в зонах ответственности которых проводилась операция.

Опыт боевых действий авиации погранвойск по разгрому бандформирований в РА подтвердил и необходимость дифференцированного подхода к боевой зарядке вертолетов, которая соответствовала целям и характеру выполняемых бое-

вых задач. При огневой поддержке боевых действий наземных подразделений применялись боеприпасы с повышенными точностными характеристиками; при нанесении самостоятельных авиационных ударов – авиабомбы различного калибра и назначения, неуправляемые ракеты С-24; при десантировании личного состава, доставке грузов, воздушной разведке и сопровождении транспортных колонн – неуправляемые ракеты С-8 и стрелково-пушечное вооружение. Не исключалась возможность комбинированного подхода к боевой зарядке вертолетов при решении ими самостоятельных задач.

В первые, самые напряженные дни основного этапа операции для повышения эффективности действий авиации в составе передового пункта управления и в боевых порядках наземных и десантных подразделений имелись хорошо подготовленные авиационные наводчики с малогабаритными УКВ радиостанциями для координации действий вертолетов в зависимости от сложившейся ситуации и действий наземных подразделений. Для повышения точности бомбовых авиационных ударов производилось обозначение целей светящимися или зажигательными авиабомбами парой вертолетов обозначения с опытными экипажами. На борту ведущих авиагрупп вертолетов также имелись воздушные авианаводчики.

Комбинированные способы боевых действий применялись авиацией пограничных войск при захвате и уничтожении сильно укрепленных районов и горных баз противника, при нанесении авиаударов. Сначала всем составом авиагруппы

по нескольким наиболее важным целям проводилось одновременное бомбометание, стрельба из пушек и пуск ракет сходу, в плотном строю, по командам ведущих групп. Затем использовались последовательные удары по отдельным объектам. При высадке десантов – сначала одновременное десантирование большим составом групп (12–18–24 вертолета) с посадками на 3–4 посадочные площадки в горной местности или на 6–12 в равнинной местности (на плато), а затем последовательное наращивание усилий авиации на эти площадки.

Но в любом случае часть боевых вертолетов была выделена для локализации района операции от притока свежих сил бандформирований или воспрепятствования их выхода из-под удара. Применение этого способа исключало возможность частичного поражения групп бандформирований или их огневого вытеснения в новые очаги сопротивления.

Успех применения авиации зависел от продуманного выбора построения боевых порядков авиачастей и подразделений на период выполнения ими своих задач. В составе боевых порядков, помимо основной ударной или десантной группы, были группы подавления средств ПВО, прикрытия высадки десанта, целеуказания и наведения на цели, разведки и авиационная поисково-спасательная группа. Количественно-качественный состав этих групп на все случаи обстановки в операции твердо не устанавливался. Он предопределялся масштабом операции, составом и характером действий бандформирований. Боевые порядки авиагрупп в такой операции были сосредото-

ченные и компактные, а не растянутые в длину. Эскадрилья из 12–16 вертолетов шла в боевом порядке «колонна звеньев» с интервалом 1000–1500 м, а звенья в боевом порядке «колонна», «пеленг» или «фронт» с интервалами 300–500 м. В районе цели или десантирования применялся боевой порядок групп «круг» или «коробочка». Изменение боевого порядка было связано со складывающейся обстановкой на маршруте полета или в районе применения авиации.

Для авиации пограничных войск, участвующей в операции по разгрому бандформирований, особую сложность имело преодоление объектовой системы ПВО укрепленных районов, горных баз, мест временной дислокации бандформирований и других объектов. Оно осуществлялось авиагруппами путем применения тактических приемов, основанных на внезапности, отвлекающих действиях, учете метеословий, использовании предельно малых высот, положения солнца, горных вершин и хребтов, выборе маршрутов полета вдали от населенных пунктов или известных мест расположения средств ПВО, возможных засад и других. Наряду с известными приемами применялись и новые: одновременная атака цели группой вертолетов с различных направлений и высот без глубокого входа в зону ПВО противника; бомбометание с ходу в плотном строю по команде ведущего; пуск ракет С-24 с дальности 5–6 км, «Штурм-В» с 2–3 км без захода в зону ПВО противника; пуск ракет с минимальной высоты 100–200 м на скорости 80–100 км/час или с висения из-за укрытий.

При преодолении объектовой ПВО сильно укрепленных районов и горных баз противника широко



использовались индивидуальные средства защиты вертолетов. Рекомендовалось включать станцию электронно-оптических помех при пересечении линии государственной границы и осуществлять отстрел ложных тепловых целей. Залпом по две с временным интервалом 6 секунд на дальности менее 3500 м или на высотах более 1500 м, и 2 секунды на дальности менее 3500 м или на высотах менее 1500 м от известного местонахождения позиций ПЗРК. Это позволило повысить вероятность преодоления вертолетами противодействия объектовых средств ПВО противника.

Успешное выполнение авиацией погранвойск боевых задач в операциях по разгрому бандформирований в горно-пустынной местности было возможно в том случае, если бы весь летный состав авиационных групп и частей был подготовлен до уровня летчиков 1 и 2 классов и допущен для выполнения полетов в сложных метеословиях и ночью. То есть имел бы весьма высокий уровень профессиональной летной подготовки.

Для дальнейшего повышения уровня профессиональной подготовки необходима была эффективная система повышения квалификации, которая бы включала в себя авиационный факультет авиации пограничных войск при Академии пограничных войск, самостоятельный многопрофильный учебный центр применения авиации пограничных войск, школу младших авиационных специалистов профильной направленности. На базе этих учебных заведений надо было систематически проводить сборы с руководящим, летным и инженерно-техническим составом авиачастей по специальным программам, учитывающим опыт боевых действий авиации пограничных войск. Для повышения уровня подготовки летного состава к действиям в высокогорной и пустынной местности необходимо было организовать дополнительное обучение экипажей применительно к конкретным условиям того или иного пограничного округа по специальной (горной, пустынной, морской) программе.

## Действия летчиков пограничных войск в начальный период афганских событий

Авиация Пограничных войск (далее авиация ПВ) принимала участие в боевых действиях в Республике Афганистан почти 10 лет, т.е. по времени в два раза больше, чем период Великой Отечественной войны СССР с Германией в 1941–1945 гг. Возникает законный вопрос: где описаны действия и подвиги летного состава авиационных частей ПВ в этом крупном вооруженном конфликте? Увы, нигде они системно не описаны, кроме специальной литературы. Отдельные публикации проходили и в некоторых пограничных изданиях.

В 70-х годах авиационные части ПВ начали осваивать новую для нее авиационную технику – турбовинтовые вертолеты Ми-8, самолеты Ан-24 и Ан-26. В соответствии с планом авиационного отдела ГУПВ одной из первых частей

(после Тбилиси и Воркуты) был переучен и оснащен новыми вертолетами 10-й Алма-Атинский полк Восточного пограничного округа (далее по тексту ВПО). Связано это было в первую очередь с напряженными событиями на советско-китайской границе. Самой последней новую технику получила 4-я Марыйская авиаэскадрилья Среднеазиатского пограничного округа, охраняющая самые спокойные в то время афганский и иранский участки Государственной границы СССР.

Командиром 10-го Алма-Атинского авиаполка с 1972 по 1977 годы был полковник Николай Алексеевич Рохлов, который много сил и стараний вложил в повышение уровня подготовки летного состава полка в высокогорных условиях и освоение летчиками всех видов боевого применения авиационных

средств поражения с вертолета Ми-8.

Командир полка лично побывал на каждой высокогорной площадке на участке округа, сам «вывез» туда своих летчиков и провел там тренировки со всеми командирами эскадрилий, звеньев и экипажей и только после этого получил уверенность, что летный состав в горах не подведет. Полковник Н.А. Рохлов первым в истории авиации ПВ на вертолете Ми-8, а позднее на самолете Як-40 произвел посадку и освоил полеты на самый высокогорный аэродром бывшего СССР – Мургаб. Он находился на высоте 3640 метров выше уровня моря и был окружен со всех сторон горами высотой от 5000 до 6000 метров. Нехватка кислорода в этом районе, по сравнению с равнинной местностью, составляла более 40 процентов.



Предполетные указания летному составу перед вылетом на полигон дает командир полка полковник Н.А. Рохлов, г. Алма-Ата, 1977 г.

Летный состав авиационного полка, благодаря Н.А. Рохлову, впервые в послевоенной истории авиации ПВ приступил к плановым еженедельным полетам на авиационный полигон и начал осваивать стрельбу из пулемета, пуски неуправляемых ракет и бомбометание с вертолета Ми-8. Командир полка неизменно был впереди и учил своих летчиков по принципу: «делай, как я». Он сумел доказать необходимость для авиации ПВ и доступность освоения боевого применения авиационных средств поражения. Летчики части стали быстро повышать свою классную квалификацию, а сам Н.А. Рохлов впервые в истории авиации ПВ в 1974 г. стал «военным летчиком-снайпером».

В 1976 г. на полигоне Чунджа перед командованием ВПО и руководством Главного управления ПВ впервые было проведено показательное лётно-тактическое учение полка по десантированию посадочным способом штатной мотоманевренной группы (без тяжелой боевой техники) и огневой поддержке ее боевых действий с воздуха. Со стрельбой из пулеметов, пусками неуправляемых ракет и бомбометанием. Учение получило положительную оценку командования округа и ПВ, а командир полка за освоение боевого применения авиации в высокогорных условиях и многолетнюю безаварийную лётную работу был награжден орденом «За службу Родине в Вооруженных Силах СССР» 3-й степени.

Н.А. Рохлов оставил о себе добрую память в Восточном округе как хороший «хозяйственник». Он проделал большую работу по строительству и обустройству как объектов своего полка: взлетно-посадочной полосы, рулежных до-



Командир полка полковник Н.А. Рохлов перед вылетом на учебные стрельбы, 1979 г.

рожек, стоянок вертолетов, ангаров, лабораторий, так и посадочных площадок с твердым покрытием в пограничных отрядах, на высокогорных комендатурах и заставах. Несмотря на затраты материальных средств, все, что было сделано, резко снизило поломки и аварии вертолетов полка при взлетах и посадках на высокогорные площадки, позволило построить площадки рядом с пограничными заставами, причем в удобном месте и с такой стороны, откуда был не виден заход вертолета на посадку с сопредельной территории.

После перевода Н.А. Рохлова в Москву командиром 10-го Алма-Атинского полка был назначен подполковник Анатолий Николаевич Найденов. Совместно с начальником авиаотделения ВПО полковником Александром Ивановичем Тимофеевым он продолжил заложенные в полку предыдущим командиром традиции и подходы в подготовке летного состава. К началу афганских событий удалось сохранить основной состав и уровень подготовки высокогорных летчиков полка. А было это очень не просто: так уж

устроена авиационная жизнь – как только летчик стал первоклассным, самостоятельным и в совершенстве освоил свои обязанности, его переводят с повышением и, как правило, в другой регион страны. А с вновь назначенными молодыми пилотами – командирами и летчиками-штурманами приходится начинать программу ввода в строй с самого начала.

В силу различий характеров и разного понимания уровня подготовки молодых пилотов между А.И. Тимофеевым и А.Н. Найденовым частенько происходили споры. Как более опытный и давно летающий в горах летчик, полковник А.И. Тимофеев считал возможным форсирование программы ввода в строй для некоторых наиболее «продвинутых» молодых пилотов. И когда летал с такими летчиками по участку округа, не задумываясь, писал им в лётную книжку проверки и допуски для выполнения самостоятельных полетов, без выполнения положенной программы ввода в строй.

Подполковник А.Н. Найденов, имеющий академическое образование и опыт полетов на Сахалине,



Вертолет Ми-8 после вынужденной посадки в горах, командир экипажа Е.Н. Тибез, 1979 г.

в Карелии и в Арктике, по своему опыту знал, что форсировать подготовку молодого летчика недопустимо. Рано или поздно это выльется большими неприятностями. Всегда при анализе и разборе предпосылок к летным происшествиям берутся летные книжки членов экипажей и изучается методика ввода их в строй. Если проверяющие обнаружат нарушения методики ввода в строй, командир полка до конца своих дней не отмоется от этого позора.

Выходом из создавшегося положения явилось компромиссное решение: под руководством командира в полку была выпущена «Методическая разработка по подготовке экипажей вертолетов Ми-8 к посадкам на высокогорные площадки высотой 3500–4000 метров». 27 апреля 1978 года она была утверждена командиром полка, согласована с начальником авиационного отдела округа полковником А.И. Тимофеевым. Один экземпляр был выслан в Москву, где одобрен руководством авиационного отдела ГУПВ.

В этом уникальном документе впервые были воедино собраны практический опыт и конкретный материал по особенностям организации полетов на высокогорных площадках, по программе подготовки летного состава к полетам в горах. Таким образом, большая часть вопросов и недопониманий между авиационным отделением округа и командованием авиаполка была снята.

Кстати сказать, полковнику А.Н. Найденову принадлежит и первое описание опыта действий авиации ВПО в операции «Крыша». Этот документ называется «Боевое применение авиации КВПО в условиях высокогорья на афганском Памире».

Совсем другое положение сложилось в единственной тогда авиационной части на участке САПО, дислоцирующейся в г. Мары Туркменской ССР. В состав 4-й Марыйской эскадрильи входили тогда два отдельных авиационных звена на флангах пограничного округа с базированием в Небит-Даге и Душанбе. Командиром 4-й Марый-

ской отдельной авиаэскадрильи к началу оказания интернациональной помощи ДРА был недавно назначенный, отличившийся в Даманских событиях на советско-китайской границе, майор Борис Ильич Захаров. Заместителем по летной подготовке с базированием в г. Небит-Даге был майор Ф.С. Шагалева, заместителем по летной подготовке с базированием в г. Душанбе – майор Ю.А. Мирошниченко, начальником штаба эскадрильи – капитан В.М. Рыкованов, заместителем по политчасти – майор А.И. Качкин, заместителем по инженерно-авиационной службе – майор В.И. Руднев, штурманом эскадрильи – майор В.А. Цыганков. Начальником авиационного отделения САПО в г. Ашхабаде был полковник Колокольников Аркадий Степанович.

Эскадрилья досталось полуразрушенное хозяйство: штаб, столовые, казармы, жилые дома – все постройки 30-х годов. Взлетно-посадочная полоса отсутствует, рулежных дорожек и стоянок для новых вертолетов нет, ангары старые, признанные негодными к эксплуатации и использовавшиеся как складские помещения. Авиационная инфраструктура на участке округа была не развита. А главное – авиачасть находилась на этапе переучивания на новую авиационную технику, была не укомплектована вертолетами и переученным на Ми-8 летным составом. В наличии было 7 вертолетов, командирами экипажей, как правило, были летчики 3 класса.

Авиация САПО не была готова к боевым полетам в сложных условиях высокогорной и пустынно-песчаной местности Афганистана. Да и времени на какую-либо специальную подготовку не было.

Восполняя этот недостаток, майоры Б.И. Захаров и Ф.С. Шагалеев буквально не вылезали из вертолетов и из командировок, пытаясь уже в процессе боевых полетов дать необходимый налет и допуски летному составу.

Необходимо особо выделить еще одну авиационную часть – 12-й Тбилисский учебный авиационный полк Закавказского погранокруга, командиром которого до 1980 г. был полковник Александр Николаевич Евдокимов, а к началу 1980 года полковник Николай Афанасьевич Урюкин. Летный состав этого полка был давно переучен на вертолет Ми-8 и достаточно хорошо подготовлен к полетам в высокогорной и песчаной местности. Объясняется это тем, что на участке этого округа был и высокогорный участок Закавказья, и

песчаный каспийский. Все летчики и штурманы этого полка были опытными инструкторами-преподавателями и хорошо обучены всем видам боевого применения авиационных средств поражения с вертолета Ми-8.

На летный состав этих трех авиационных частей и легла основная нагрузка в начальный период боевых действий авиации ПВ в афганских событиях. Из этих же авиачастей, в основном, комплектовались и экипажи для перегонки авиационной техники – новых вертолетов Ми-24 из Арсеньева Приморского края, Ми-8 МТ из Казани и Ми-26 из Ростова-на-Дону. Особенно трудными были перегоны групп вертолетов Ми-24 с Дальнего Востока, так как проходили они всегда зимой в декабре-феврале, в сложных метеосло-

виях Дальнего Востока, Сибири и Казахстана.

Одиночные полеты пограничных вертолетов без авиационного вооружения, с посадками на сопредельной территории в непосредственной близости от реки Пяндж, то есть рядом с государственной границей, начались с Московского и Пянджа еще в ноябре-декабре 1979 г. На борту вертолетов были только пограничные представители, иногда продукты и теплые вещи для приграничного населения Афганистана. Была попытка помощи дружественным нам афганским пограничникам 31 декабря 1979 года в районе порта Шерхан, но по приказу из Москвы авиационную группу из 4-х вертолетов вернули в воздухе, практически на подлете к реке Пяндж.



Летно-технический состав Марыйского полка. В центре – Герой Советского Союза Ф.С. Шагалеев

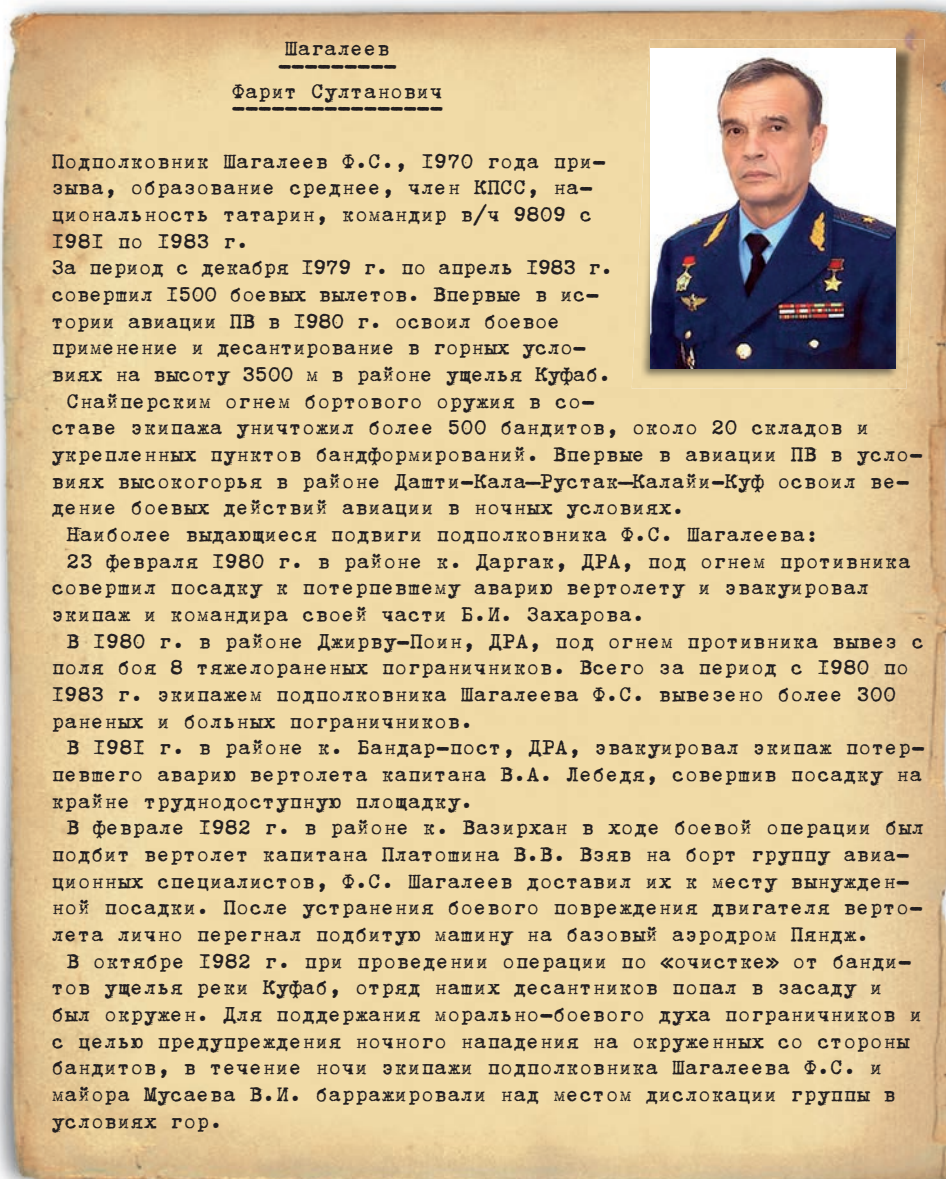
31 января 1980 г. четыре экипажа вертолета Ми-8 под командованием заместителя командира Марыйской авиаэскадрильи майора Ф.С. Шагалеева совершили первый групповой вылет на территорию Афганистана по маршруту Пяндж–Нанабад–Янги-Кала–Московский, но уже с подвешенными блоками неуправляемых ракет и пулеметами. Этот день и считается началом участия авиации ПВ в афганских событиях. С тех пор боевые полеты на территорию Афганистана выполнялись минимум в составе пары и всегда с групповым вооружением вертолетов и личным оружием экипажей. В первые месяцы это были мирные полеты по доставке небольших оперативных групп и безвозмездной гуманитарной помощи народу Афганистана: питания, одежды, обуви, палаток, одеял, медикаментов...

Но затем обстановка стала накаляться. Так, уже 23 февраля 1980 г. при проведении операции «Горы-80» в районе кишлака Даргак в ущелье Дарай-Сабз огнем из стрелкового оружия бандитами был поврежден и произвел вынужденную посадку в глубоком ущелье вертолет командира эскадрильи майора Б.И. Захарова. В составе его экипажа были старший летчик-штурман лейтенант Сергей Евгеньевич Битюцкий, бортовой техник лейтенант Владимир Рафитович Абдулин, бортовой механик прапорщик Александр Иванович Гришин. Все члены экипажа и десантники получили травмы и сотрясения мозга. Погиб радист мотомангруппы рядовой Александр Малыгин. Вертолет сделал несколько оборотов вокруг своей оси и перевернулся, восстановлению он не подлежал. Это был первый сбитый в Афганистане пограничный вертолет.

Майор Ф.С. Шагалеев под огнем противника отыскал своего ведущего, совершил сложную посадку к сбитому вертолету и на режиме висения поднял людей, эвакуировал экипаж и командира своей части. Этот случай много раз описан и широко известен в авиации ПВ. За оказание интернациональной помощи афганскому народу и проявленное при этом мужество и отвагу майор Ф.С. Шагалеев Указом Президиума Верховного Совета СССР от 12 сентября 1980 года первым среди авиаторов-пограничников был награжден орде-

ном Октябрьской Революции. За этот и другие подвиги Ф.С. Шагалееву Указом Президиума Верховного Совета СССР от 8 апреля 1983 г. присвоено звание Героя Советского Союза с вручением ордена Ленина и медали «Золотая Звезда».

В личном деле офицера Ф.С. Шагалеева есть документ, высланный из его части в адрес начальника политотдела САПО и Политуправления погранвойск в момент представления его к званию Героя. Вот его полный несокращенный текст.







Постановка боевой задачи на вылет в операции «Осень-80» командиром Марьинской авиаэскадрильи подполковником Б.И. Захаровым экипажам майоров Ф.С. Шагалева и Н.А. Мизина

В ноябре 1983 года подполковник Ф.С. Шагалева был переведен в Москву старшим инспектором-летчиком, а затем был назначен начальником службы безопасности полетов авиации ПВ. Закончил заочно Военно-воздушную академию имени Ю.А. Гагарина. В 1989 г. был назначен начальником авиации Камчатского пограничного округа. В 1991 г. получил воинское звание «генерал-майор». В 1994 г. по собственной просьбе был переведен на должность начальника авиации Группы погранвойск ФПС России в Республике Таджикистан. После увольнения в запас в 1996 году работал ведущим летчиком-испытателем и заместителем генерального директора фирмы «Камов».

Надо отметить, что конец 1979 и весь 1980 год вся нагрузка по боевым полетам и командировкам в пограничные отряды и другие оперативные точки, с которых проводились боевые операции на севере Афганистана, легла на те 7–8 укомплектованных экипажей, которые были в Марах к началу афганской войны. Это экипажи майоров

Ф.С. Шагалева, В.В. Батаева, капитанов В.Ф. Модина, В.И. Мусаева, В.Ф. Лазарева, Н.А. Мизина, В.В. Кутухтина, В.И. Трофимова, Г.Н. Павленко, старшего лейтенанта Ю.И. Скрипкина.

Выпала нагрузка и на экипажи, командированные в пограничные отряды Пяндж и Московский из 12-го Тбилисского авиаполка в ноябре 1979 г. под руководством начальника авиаотделения Закавказского погранокруга полковника



Группа офицеров авиаотдела ГУПВ с командиром Марьинской АЭ подполковником Б.И. Захаровым после торжественного построения части, справа от него – заместитель начальника авиаотдела ГУПВ полковник С.И. Зносок, Мары, 1981 г.

А.П. Лебединского и командира полка подполковника Н.А. Урюкина. Это экипажи подполковника Н.Д. Кравца, майора О.С. Яшникова и сменившие их – подполковников Кошелева, Матвеева, Костякова, майоров В.А. Беляева и Н.С. Левина, капитанов Е.А. Конопкина, В.И. Кольцова, М.С. Кибиса и А.В. Железнова. Таким образом, уже за первый год через Афганистан дважды прошли все летчики 12-го Тбилисского отдельного учебного авиаполка.

В 1981 г. на участке САПО была сформирована новая 23-я отдельная авиаэскадрилья с базированием в г. Душанбе, командиром которой был назначен майор Ф.С. Шагалева. На базе 4-й Марьинской эскадрильи был сформирован 17-й отдельный авиаполк в составе двух эскадрилий. Первым командиром полка был назначен подполковник Владимир Андреевич Бандурин. Одновременно при управлении войск САПО был сформирован авиационный отдел, первым начальником которого стал полковник Леонтий Александрович Третьяков. В 1983 г. на базе 23-й авиаэскадрильи в г. Душан-



Экипаж командира авиаотряда самолетов Ан-26 майора Э.В. Изварина в Хороге, 1982 г.

бе был развернут 23-й отдельный авиаполк в составе двух авиационных эскадрилий. Командиром полка был назначен полковник Вячеслав Иванович Сухов.

Вот описание некоторых героических поступков летного состава авиационных частей в различных боевых и нештатных ситуациях.

В состав первой авиационной группы с базированием в пгт. Московский сроком командировки 40 суток входили четыре экипажа Марьинской авиаэскадрильи: майоров Б.И. Захарова и Ф.С. Шагалеева, капитанов В.И. Мусаева и В.Н. Трофимова. Их сменила следующая пара – командиры экипажей капитаны Г.Н. Павленко и В.В. Кутухтин. Они первыми вкусили все «прелести» полетов над коварными афганскими горами и пустынями, посадок с подбором площадок на «пупки» и «в песок», перевозили первых раненых и погибших. Их вертолеты первыми получали боевые пробоины и повреждения, первыми совершали аварийные посадки... Одновременно с вертолетами вначале 1979 года возникла необходимость выполнения полетов на самолете

Ан-26 для перевозки пограничных советников в Кабул и по всем пограничным провинциям Афганистана. Были оформлены все необходимые документы на два экипажа – майоров Ю.А. Мирошниченко и Э.В. Изварина. С экипажами провели необходимую наземную подготовку, вплоть до ведения радиосвязи на английском языке. 29 мая 1979 г. экипаж самолета Ан-26 в составе: командир корабля Ю.А. Мирошниченко, помощник

командира В.И. Квасов, штурман В.И. Толстикова, бортовой техник Е.В. Силин, бортовой механик В.М. Резниченко, бортрадист В.И. Беликов первым из строевых частей авиации ПВ выполнил перелет в Кабул и отлетал над уже воюющим Афганистаном почти два месяца. Эта командировка открыла дорогу для дальнейших полетов экипажей самолетов из других авиачастей: Воркуты, Тбилиси, Алма-Аты. Это были экипажи майоров Э.В. Изварина, А.И. Козлова, В.И. Квасова, Н.Р. Туровца, Р. Шарофеева, С.Т. Блинова и др.

Парадокс афганской войны, с точки зрения летного состава авиации ПВ, состоял в том, что война-то с самого начала была настоящая. С высадкой десантов, со стрельбой и с авиаударами. С боевыми операциями и засадами боевиков, с десятками сбитых и сотнями изрешеченных пулями противника вертолетов. А подходы в расследовании аварий, катастроф и различных предпосылок к летным происшествиям, особенно в начальный период, оценивались по-прежнему, по меркам и зако-





Заместитель командира Марыйской АЭ по летной подготовке майор Ю.А. Мирошниченко, 1980 г.

нам мирного времени – в соответствии с действующими документами, регламентирующими летную работу в мирное время: Наставлением по производству полетов, Наставлением по штурманской службе, Наставлением по инженерно-авиационной службе и другими. Виновными же при всевозможных поломках и авариях, боевых повреждениях и различных неисправностях авиационной техники, зачастую не по своей вине, оказывались командиры экипажей, подразделений и авиачастей.

Из воспоминаний бывшего командира душанбинского авиационного звена с 1976 по сентябрь 1979 г., а с конца 1979 г. заместителя командира Марыйской авиаэскадрильи майора Юрия Александровича Мирошниченко, неоднократно руководившего авиационными группами в самый первый год афганской войны:

«...31 декабря 1979 года поступило распоряжение командира снарядить вертолеты авиационными средствами поражения с боевыми боеприпасами и направить их в пгт. Нижний Пяндж для нанесения авиационного удара по цели в районе порта Шерхан на территории Афганистана. Но авиационная группа была возвращена с боевой задачи буквально в нескольких

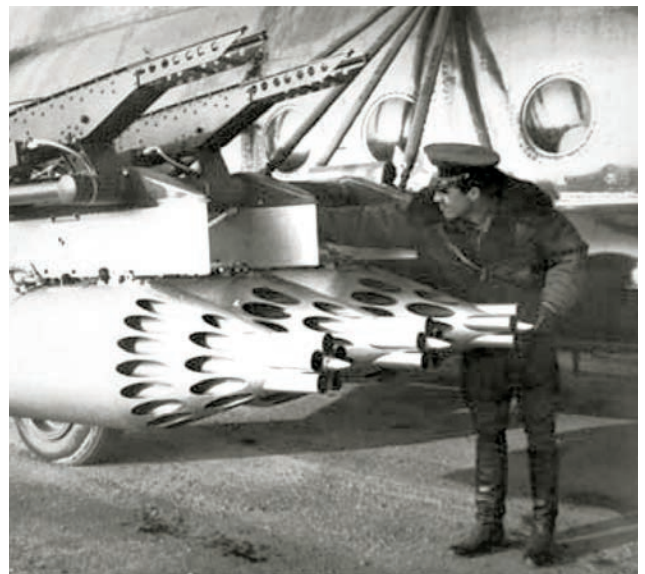
минутах до пересечения государственной границы». Этот боевой вылет Ю.А. Мирошниченко считает для себя началом боевых действий авиации ПВ в афганской войне.

В мае 1980 г. майор Ю.А. Мирошниченко руководил авиагруппой из 12 вертолетов в пгт. Московский в приграничной боевой операции по Рустакской зоне. Он так ха-

рактеризует ситуацию: «...Подъем в 6.00. Через час, уже после завтрака, построение на постановку и уточнение боевых задач. Распорядок дня авиагруппы был крайне напряженным, полеты начинались с рассветом и заканчивались ближе к заходу солнца, иногда с перерывом в полдень, на время самой высокой плюсовой температуры. В 22 часа постановка задачи на следующий день. Боевое применение авиационных средств поражения в этот период было низким: за всю операцию в течение 20 дней было всего четыре боевых вылета авиагруппой с целью применения оружия по нападающим на пограничников вооруженным формированиям. Большинство полетов осуществлялось на воздушную разведку, доставку людей и грузов, гуманитарной помощи, на санитарные задания. За время командования авиагруппами потерь летного состава и вертолетов не имел».

В 1980 году майор Ю.А. Мирошниченко был награжден орде-

ном Красной Звезды, заочно закончил юридический институт в г. Душанбе и был переведен в Москву на должность старшего инспектора-летчика авиационного отдела ГУПВ. В 1985 г. он был назначен начальником авиационного отдела Камчатского пограничного округа, с 1989 г. опять был переведен в Москву старшим инспектором-летчиком по тяжелым самолетам Ил-76. В 1998 г. был назначен заместителем начальника отдела боевой и летно-методической подготовки Департамента авиации ФПС России. В 1995 г. полковнику Ю.А. Мирошниченко было присвоено почетное звание «Заслуженный военный летчик Российской Федерации», а в 1996 г. ему была присвоена летная квалификация «военный летчик-снайпер». 20 июня 2001 г. в качестве командира самолета Ил-76 по маршруту Душанбе–Москва он пересек 10-тысячный рубеж в налете часов. В 2002 г. отметил свое шестидесятилетие и в связи с достижением предельного возраста службы был уволен в запас.



Командир вертолета Ми-8 Тбилисского авиаполка капитан А.В. Железнов при проверке системы бомбовооружения перед боевым вылетом, г. Термез, 1982 г.

## 17-й Марыйский авиационный полк

Особой вехой в служебно-боевой деятельности 80-х годов старейшего в авиации ПВ 17-го Марыйского авиаполка является участие его личного состава во всех крупных боевых операциях на границе с Афганистаном. Так, в соответствии с записями в формуляре авиационного полка по состоянию на 20 мая 1990 г., за период 1980–1989 годы награждены: орденом Ленина – 9, орденом Красного Знамени – 55, орденом Красной Звезды – 138, орденом «За службу Родине в Вооруженных Силах СССР» 3-й степени – 18, медалью «За отвагу» – 65, медалью «За боевые заслуги» – 220, медалью «За

отличие в охране государственной границы СССР» – 250 человек.

За массовый героизм, мужество и отвагу летного и инженерно-технического состава полка, проявленные при оказании военной помощи Республике Афганистан, 17-й Марыйский авиационный полк в 1989 г. был награжден орденом Красного Знамени. О высоких морально-боевых качествах летного состава полка красноречиво говорят более двух десятков случаев спасения сбитых противником экипажей. Неоднократно был фактически повторен подвиг Героя Советского Союза майора Ф.С. Шагалеева.

Первой операцией на участке САПО, подробный отчет о которой вместе с картой по приказу начальника ПВ генерала армии В.А. Матросова были присланы в ГУПВ в мае 1981 г., была операция по поиску двух пропавших советских пограничников с пограничной заставы Тахта-Базарского пограничного отряда. Дважды отличился в этой операции экипаж командира звена 4-й ОАЭ капитана Владимира Викторовича Кутухтина: старший летчик-штурман лейтенант Василий Григорьевич Амельченко, бортовой техник старший лейтенант Андрей Андреевич Щербак, бортовой механик

Полет вертолета Ми-8МТ вблизи аэродрома пограничного авиаполка города Мары



прапорщик Михаил Андреевич Полицук.

В первый день начала этой операции, 28 марта 1981 г., экипаж капитана Кутухтина на транспортном вертолете Ми-8Т, из-за отсутствия вооружения прозванным «голубем мира», прилетел на заставу с руководителем операции заместителем начальника войск округа генерал-майором В.Н. Харичевым. Вертолет взял на борт усиленный пограничный наряд с начальником разведотдела пограничного отряда и полетел в район, где, по имеющимся данным, могли находиться пограничники. Произвели посадку на высоте, над руслом высохшей реки, напротив палаток кочевников, пасших большие стада овец. Из вертолета вышли офицер-разведчик и переводчик, три пограничника с автоматами для их сопровождения и направились к палаткам для выяснения обстановки.

С кочевниками-пуштунами пограничники старались жить мирно, поэтому никто тогда не ожидал, что из нескольких мест по вертолету и по идущим пограничникам полоснут автоматные очереди. Одна из пуль сразу разбила блистер командира вертолета, несколько гулко ударили по фюзеляжу. Группа залегла. Посоветовались, решили возвращаться к вертолету. Типичная, сотни и тысячи раз потом повторяющаяся ситуация: по вертолету стреляют как по мишени на полигоне, а экипаж не в состоянии ответить и взлететь не имеет права, пока не загрузит или не выгрузит людей и груз.

Эти минуты под внезапным обстрелом показались капитану В.В. Кутухтину вечностью. Но он выдержал и дождался возвращения пограничников. Только закрылась дверь вертолета, экипаж про-

извел быстрый взлет и заранее обдуманый разворот в сторону высохшего русла – единственного спасительного от автоматных очередей места. Затем снижение на предельно малую высоту и уход вниз по ущелью на базовый аэродром Кушка. Двенадцать пулевых пробоин в вертолете, разбитый пулей блистер кабины на уровне головы командира экипажа и ни одной царапины ни в экипаже, ни у освобожденных пограничников – вот результат того боевого вылета.

В ходе еще одной развернувшейся поисково-спасательной операции по освобождению пропавших пограничников авиационная группа в количестве 10 вертолетов Ми-8 производила высадку десантного подразделения в количестве 600 человек в районе горной базы мятежников в 10 км севернее населенного пункта Кушка – Кохна. Главная цель – прочесывание местности для проверки поступивших разведанных. Руководил авиационной группой майор Владимир Михайлович Батаев. Запомнился этот день 1 апреля 1981 г. всем участникам десантной операции еще и тем, что в этом районе «ковры» из цветущих горных тюльпанов были завалены белым пушистым снегом. Необычное и редкое по красоте явление природы.

В выполнении боевой задачи по десантированию подразделений принимал участие и экипаж капитана В.В. Кутухтина. Ведущий авиагруппы майор В.М. Батаев первым высадил свой десант в количестве 10 человек во главе с командиром десанта, произвел взлет и встал в «круг» над районом десантирования. Находясь на постоянной радиосвязи с командиром десантников, он стал руководить высадкой из других верто-

летов. Майор Батаев первым заметил стрельбу со стороны гор по произведенному посадку вертолету капитана В.В. Кутухтина и сразу сообщил ему об этом. Экипаж Кутухтина был в процессе выгрузки десанта и вооружения. Бортовой техник старший лейтенант А.А. Щербак находился у раскрытых задних створок вертолета и руководил выгрузкой, а часть десантников, отбежав от вертолета, залегла вокруг него и организовала отпор противнику. По корпусу вертолета звонко, как по барабану, ударили пули. Капитан Кутухтин, зная общий замысел операции и понимая, что высаженные десантники как на ладони окажутся в зоне постоянного огневого воздействия противника, принял решение: перебросить уже высаженный десант в другое, более безопасное место. Под огнем противника он дождался посадки в вертолет своих десантников, взлетел и высадил их в другое, указанное командиром авиагруппы, место.

По прилету на базу, на аэродром Тахта-Базар, в вертолете капитана В.В. Кутухтина было обнаружено шесть пулевых пробоин, одна из них в свободной турбине левого двигателя, в двух сантиметрах от лопаток компрессора. Двигатель в полевых условиях пришлось заменить, и этот факт вызвал недовольство командования действиями экипажа. Как будто на войне летчики сами виновны в повреждении двигателя.

К большому сожалению, вместо заслуженной награды экипаж В.В. Кутухтина попал в опалу. Несмотря на 5000 часов общего налета (за один только 1981 год 462 часа), более 900 совершенных боевых вылетов и более десятка раз возвращений домой с пробоинами и

повреждениями (при этом не имея ни одного потерянного вертолета), майор В.В. Кутухтин за пять лет афганской войны не был награжден ни одним орденом, хотя из полка представления писали, и не однажды. В конце 1984 г. по состоянию здоровья он был списан с летной работы и уволен в запас. В настоящее время проживает в родном Челябинске.

Второй и третьей боевыми потерями вертолетов Марыйской авиаэскадрильи стали две машины командира экипажа капитана И.А. Ефремова. Первый случай произошел 30 августа 1981 г. в районе ледника Санглич при выполнении боевой задачи по высадке засады для уничтожения бандитского каравана. В состав экипажа входили летчик-штурман лейтенант В.А. Соболев, бортовой техник лейтенант В.А. Бондаренко, бортовой механик рядовой А.А. Горяинов. При заходе на посадку для высадки десанта в районе ледника Фидшав огнем из стрелкового оружия был поврежден правый двигатель. Вертолет начал дымить и снижаться. Экипаж не имел возможности набрать высоту и сбросить бомбы и блоки, потерял скорость и произвел вынужденную посадку. Площадка была каменистая с большими уклонами. Вертолет ударился о крупные камни и разрушился. Восстановлению машина не подлежала. Экипаж и десантники получили ушибы различной степени, но все остались живы и здоровы.

Спасли экипаж капитана И.А. Ефремова от плена моджахедов, окруживших в ущелье место падения летчиков, командир отделения сержант Леонтьев с блокпоста Бахаро и экипажи двух вертолетов, вскоре прибывших на помощь сбитым товарищам. Они

прикрыли отход коллег и не дали бандитам их окружить. Летчики были эвакуированы с поста Бахаро на базу через несколько минут вертолетом АПСС, управляемым командиром звена 7-й ОАЭ капитаном М.И. Калининным.

Второй случай с капитаном И.А. Ефремовым произошел 2 мая 1982 г. в районе г. Кайсар при выполнении боевой задачи по огневой поддержке боевых действий наземных подразделений. В состав экипажа входили старший летчик-штурман старший лейтенант В.А. Соболев, бортовой техник лейтенант Болдин, бортовой механик сержант А.А. Горяинов. При заходе на бомбометание на высоте

600 м вертолет получил несколько пробоин после обстрела из стрелкового оружия. Был пробит дополнительный топливный бак, и вертолет в воздухе загорелся. Экипаж успел произвести удачную вынужденную посадку, выскочить из горящего вертолета и отбежать в сторону. На их глазах машина взорвалась и сгорела.

Летчики были эвакуированы на базу подсевшим рядом командиром звена капитаном Николаем Керуковым. В составе его экипажа были старший летчик-штурман старший лейтенант С. Сахнюк, борттехник А. Боровик. Но случилось непредвиденное – их вертолет тоже был поражен очередью



из крупнокалиберного ДШК и ЗПУ «Закиак» из той же засады под скальным карнизом, что и вертолет Ефремова. Левый двигатель вертолета Керукова вышел из строя. Двигатель пришлось выключить и включить противопожарную систему. Рискуя быть сбитым, капитан Керуков пошел на посадку на одном двигателе. Знал, что его вертолет облегчен: израсходован весь боезапас и больше половины горючего. Сел рядом с валунами, дождался посадки в вертолет экипажа Ефремова. На виду у стреляющих и бегущих к вертолетам боевиков Керуков спокойно развернулся в обратную сторону. Его поврежденная, про-

стрелянная в нескольких местах машина, на одном двигателе замедленно оторвалась от земли и потянула в сторону границы, к своим. На базе в вертолете Керукова насчитали 14 рваных пулевых пробоин величиной с кулак.

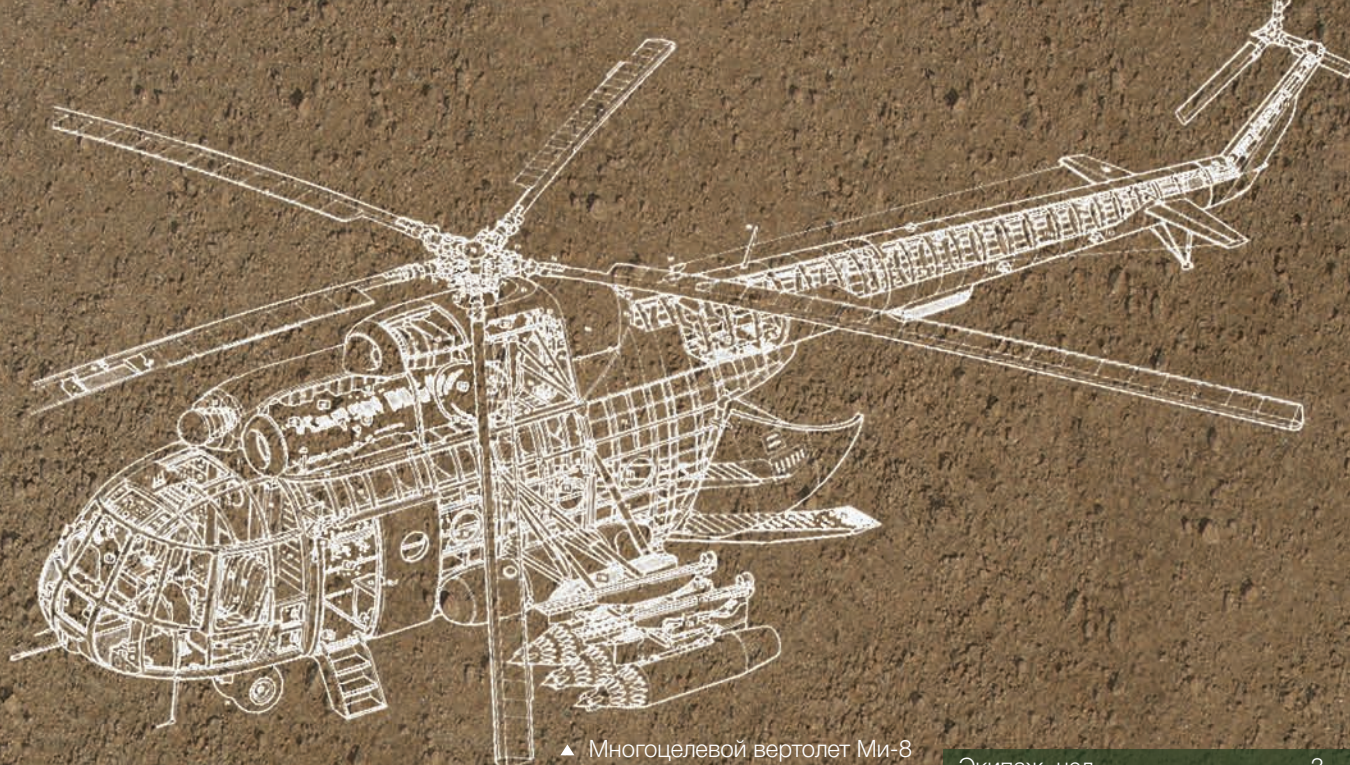
21 октября 1981 г. при проведении операции «Каньон» в Куфабском ущелье экипаж капитана Р.Г. Мухамеджанова получил боевую задачу эвакуировать тяжело раненых пограничников с поля боя. В глубоком и узком ущелье под обстрелом противника, с риском для собственной жизни экипаж капитана Р.Г. Мухамеджанова сделал несколько заходов для поиска подходящей посадочной

площадки. Вертолет завис над десантниками, принял на борт четырех раненых и доставил их сразу в госпиталь в г. Душанбе. Жизнь пограничников была спасена. За этот боевой вылет капитан Р.Г. Мухамеджанов был награжден орденом Красной Звезды, а члены его экипажа – медалями.

5 февраля 1982 г. в операции «Долина-82» при вводе мотоманевренной группы в Нанабад и в Талукан авиационное прикрытие колонны осуществляла пара вертолетов Ми-8 – командиры экипажей майор В.Ф. Краснов и капитан А.В. Пьяных. На высоте 300 м вертолет майора В.Ф. Краснова получил боевые повреждения от

Летно-технический состав 17-го Марьинского авиаполка, 7 ноября 1985 г.





▲ Многоцелевой вертолет Ми-8

Вертолет Ми-8 предназначен для решения широкого круга задач – для огневой поддержки, подавления огневых точек, доставки десанта, перевозки боеприпасов, оружия, грузов, продуктов, медикаментов, эвакуации раненых.

На вертолете можно выполнять возложенные на него задачи и днем, и ночью, в простых и сложных метеоусловиях.

Ми-8 был выполнен по одновинтовой схеме с пятилопастным несущим и трехлопастным рулевым винтами и трехопорным неубирающимся шасси. Крепление лопастей несущего винта шарнирное, а

лопастей рулевого винта – совмещенное. Ми-8 летали на предельно малых высотах и высоко в горах, базировались вне аэродромной сети и приземлялись в труднодоступных местах при минимальном техническом обслуживании, каждый раз доказывая свою высокую надежность и эффективность. И в настоящее время многоцелевой вертолет Ми-8, созданный еще в середине прошлого века, является одним из наиболее востребованных в своем классе и еще долгие годы будет востребован на российском и мировом рынке авиационной техники.

Экипаж, чел.	3
Год выпуска	1965
Геометрия	
Длина вертолета, м	25,24
Диаметр несущего винта, м	21,3
Диаметр рулевого винта, м	3,91
Масса, кг	
Максимальная взлетная	13000
Силовая установка	
2 двигателя	ТВ3-117
Мощность, л.с.	2x2200
Летные данные	
Скорость, км/ч максимальная	250
крейсерская	230
Динамический потолок, м	4700





обстрела из стрелкового оружия. В результате произошел отказ одного двигателя. При выполнении вынужденной посадки вблизи На-набада на неподготовленную площадку произошла поломка шасси и хвостового винта вертолета. Экипаж получил ушибы, сотрясения головного мозга и был сразу эвакуирован в госпиталь. Вертолет восстановлению не подлежал и был уничтожен по решению руководителя операции.

Первым достаточно подробно описанным случаем грамотного и эффективного применения пары вертолетов Ми-8 с фотоконтролем результатов являлось полное уничтожение банды, засевшей в крепости в период проведения операции в районе н.п. Ходжагар 14 сентября 1982 г. Ввиду резкого ухудшения погоды: 10-балльная облачность, нижняя кромка облаков на высоте 70 м, видимость 1–2 км, авиагруппа не могла участвовать в авиационной поддержке атаки, и наступление остановилось. Бандиты, засевшие в крепости и имевшие большое количество оружия и боеприпасов, оказывали упорное сопротивление, готовились к выходу из окружения ночью в горы.

Командир авиагруппы капитан Фарид Расимович Гафиятуллин в этой сложной ситуации принял решение нанести ракетный удар из облаков, точно зная, что рельеф местности внизу относительно ровный. Выйдя по расчетному времени на объект удара на высоте 1800 м сверх облаков, Гафиятуллин приказал своему ведомому быть вверху для радиосвязи, а сам, выполняя «правую коробочку», стал снижаться. На высоте 70 м вышел из облаков и визуально уточнил свое местонахождение. После выполнения четвертого разворота на скорости 100 км/ч ввел

вертолет в пологое пикирование с углом тангажа пять градусов, прицелился и произвел залп из 32 неуправляемых ракет С-5КО. Сделав «горку», машина снова ушла в облака, чтобы быть недосягаемым для пуль противника. На высоте 100 м Гафиятуллин снова выполнил «правую коробочку» и вышел в атаку с противоположного направления, сделав залп еще 32 ракетами. В результате прямого попадания ракет произошел взрыв склада боеприпасов, повлекший за собой полное уничтожение банды численностью более 50 человек.

6 июня 1982 г. проходила операция в Джавайском ущелье по захвату и уничтожению горной базы бандитов в районе южнее кишлака Мой-Май.

В ходе выполнения боевой задачи по высадке десанта, при заходе на посадку в зоне огня противника получил повреждения вертолет Ми-8, пилотируемый командиром звена капитаном Николаем Михайловичем Колгановым. Состав экипажа: старший летчик-штурман капитан Юрий Иванович Пыльнов, бортовой техник капитан Александр Петрович Дехов. Несмотря на полученное



Тяжела и ответственна профессия летчика, но вдвойне почетна и ответственна роль авиатора-политработника. Грамотно эксплуатировать авиационную технику, рационально использовать вертолет в охране Государственной границы и в то же время воспитывать коммунистов и патриотов, постоянно заботиться о повышении политического уровня и профессионального мастерства, отличаясь высокой личной примерностью, стремлением к самосовершенствованию — все это умело сочетать в своей служебной деятельности дано далеко не каждому. Офицеру Ю. Пыльнову это удается, благодаря неразрывной связи теоретической подготовки с практикой, образцовому выполнению своего патриотического и служебного долга. Коммунист не жалует времени для работы с людьми, работы большой, вдумчивой, требующей много сил и энергии. Ведется она организованно и целенаправленно, активно и творчески. Этому во многом способствует разносторонняя подготовка, высокая эрудированность, компетентность офицера Пыльнова.

Коммунисту-руководителю в его патриотической деятельности во многом помогают кропотливые изучение ленинских трудов, истории Коммунистической партии, материалов и решений XXVII съезда КПСС, глубокое знание и понимание вопросов текущей обстановки. Майор Пыльнов много читает политической и художественной литературы, у него хорошая личная библиотека, которая постоянно пополняется новинками. Все это дает ему возможность активно и содержательно проводить занятия, грамотный обмен мнениями и диалог спор, в ходе которого вырабатывается конкретные меры по дальнейшему совершенствованию воспитания личного состава высокой политической бдительности, ответственного отношения к выполнению своих воинских обязанностей.

Летчик-политработник, героическая профессия, и овладел ею офицер Пыльнов в совершенстве. Ближе познакомиться с ним, с его деятельностью, нетрудно убедиться в том, что познание секретов летного мастерства и воспитание людей — это его призвание.

Длинным был маршрут Ю. Пыльнова в небо, еще более долгим и тернистым был путь его становления и утверждения в качестве воспитателя-политработника. Родился Юрий Иванович в семье служащего, Мать

## ПО ДОЛГУ КОМИССАРА

Летчик-политработник — профессия героическая и овладел ею офицер Ю. Пыльнов в совершенстве. Ближе познакомиться с ним, с его деятельностью, нетрудно убедиться в том, что познание секретов летного мастерства и воспитание людей — это его призвание.

его стопам. Частично его мечта осуществилась. Сестры Юлия Ивановна продолжают дело отца. Да и Юрий под его руководством долгое время занимался на ступицах юных натуралистов разведением тутового шелкопряда в Поволжье и даже получил Золотую медаль участника ВДНХ за достигнутые успехи в этой области. Но все-таки жизнь распорядилась иначе, он стал военным летчиком. Окончив ремесленное училище и проработав 2 года токарем на металлургическом заводе, Пыльнов 16-летним парнем пришел работать мастером отрядской лаборатории в авиационный институт имени академика Королева. Именно здесь начал закладываться теоретические основы будущего, его профессионального мастерства летчика-пилота проработав ДОСААФ и Анкараский учебный авиационный центр, где Ю. Пыльнов становится одним из лучших курсантов. Учебу в колледже авиационный специалист закончил коммунистом. А через год офицер Пыльнов пришел в авиацию пограничных войск, в которой совершил путь от старшего летчика-штурмана вертолета Ми-4 до заместителя командира эскадрильи по политической части. За период службы освоил несколько типов самолетов и вертолетов, провел в воздухе в общей сложности более 2500 часов. За успешное выполнение задач по охране границы, большую организаторскую и воспитательную работу среди авиаторов Ю. Пыльнов награжден медалями «За отвагу» и «За боевые заслуги».

Юрий Иванович прекрасно разбирается в музыке, с большим увлечением играет на скрипке. Наверное поэтому и художественная самодеятельность в подразделении поставлена на профессиональную основу, и работа с семьями авиаторов здесь не ренессанс в тесном единстве с заданиями, выполняемыми воинским коллективом. Столь хорошей традицией проводить торжественные встречи экипажей, возвращающихся домой после выполнения полетных заданий по охране границы. Организатором подобных мероприятий является офицер-политработник Ю. Пыльнов.

Уважают авиаторы эскадрильи своего комиссара, уважают за его честность и скромность. И отвечают ему за его работу о людях высоким качеством охраны границы, сплоченностью, преданностью, повышением боевой готовности. По итогам служебной боевой деятельности, социалистического соревнования в честь 70-летия Великого Октября воинский коллектив, в котором служит Ю. Пыльнов, признан одним из лучших в части. Это награда офицеру-воспитателю за его упорный и самоотверженный ратный труд.

Сегодня проторенным путем отца идет его сын Дмитрий — курсант Костромского военного авиационного училища. Ю. Пыльнов



Летно-технический состав, г. Мары

воздушную академию имени Ю.А. Гагарина. После ее окончания служил на Камчатке начальником штаба авиационного полка, во Владивостоке заместителем начальника штаба и заместителем командира полка. В последнее перед увольнением в запас время полковник Н.М. Колганов служил в Москве заместителем начальника отдела и начальником отдела Департамента авиации ПС ФСБ России.

23 июня 1982 г. при проведении операции «Даркат» в районе кишлака Дашти-Кала, в зоне ответственности Пянджского погранотряда, при выполнении боевой задачи по нанесению ракетно-бомбового удара отличился экипаж командира вертолета Ми-8 капитана Павла Дмитриевича Вотинцева. Заметив убегающих в камышах бандитов, которые стремились укрыться в прибрежных к Пянджу пещерах, экипаж сбросил туда одну-единственную авиационную бомбу, которая попала точно в базовый лагерь моджахедов. По многократно проверенным разведанным только убитыми

противник потерял более 60 человек. Было уничтожено большое количество оружия и боеприпасов.

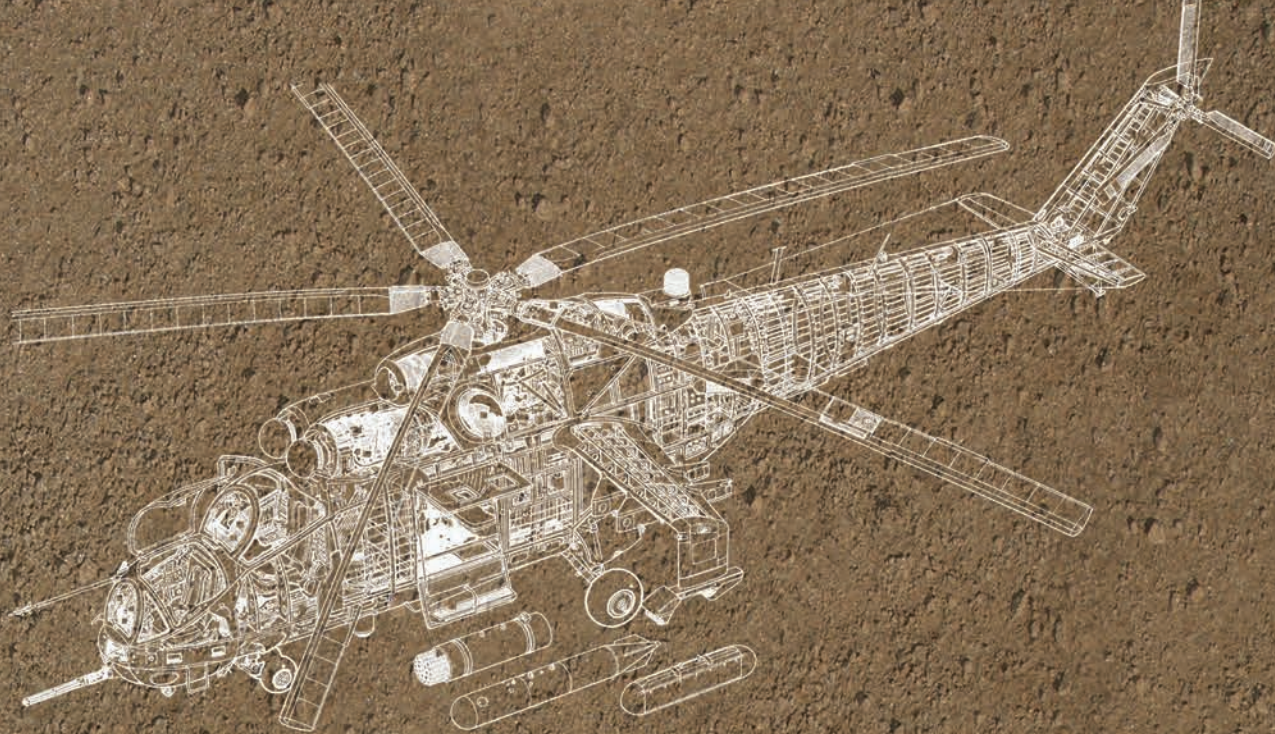
Капитан П.Д. Вотинцев за этот боевой вылет был награжден орденом Красной Звезды. В 1984 г. он поступил в Военно-воздушную академию имени Ю.А. Гагарина, после ее окончания служил заместителем командира 12-го Тбилисского учебного авиаполка. В последнее перед увольнением в запас время полковник П.Д. Вотинцев был начальником Учебного центра подготовки и переучивания летного состава авиации ФПС России и командиром отдельного авиаполка ФСБ России.

6 августа 1982 г. в период проведения операции южнее г. Имам-Сахиба при выполнении боевой задачи по огневой поддержке боевых действий наземных подразделений, огнем из крупнокалиберного пулемета ДШК был обстрелян вертолет Ми-24 старшего лейтенанта Владимира Ивановича Жирнова. Одна из очередей буквально распорол грузовую кабину вертолета, в результате чего отказала основная гидросистема, машина перестала слушаться управления.

Вертолет загорелся и беспомощно падал на пригородные дома Имам-Сахиба. Неимоверными усилиями за считанные метры от земли командиру экипажа удалось справиться с многотонной машиной. Кое-как он направил ее на склон горы. Машина без шасси плюхнулась в песок, проскользила по склону и перевернулась. Экипаж, выключив двигатели и вооружившись автоматами, успел выскочить из вертолета. С трудом вытащили бортового техника, который был оглушен, находился в шоковом состоянии и самостоятельно передвигаться не мог. Оттащили его на безопасное расстояние, залегли и приготовились к бою.

В это самое время ведущий группы вертолетов Ми-8 капитан Владимир Иванович Калиберда, продолжая обстреливать огнем пулеметов и неуправляемыми ракетами позиции бандитов и видя горящий на земле вертолет Ми-24, решал, как помочь попавшим в беду товарищам. Счет шел уже не на минуты, а на секунды. Калиберда под шквалом огня сумел посадить свою машину рядом с подбитой. Смертельная опасность грозила летчикам отовсюду. С одной стороны наседали бандиты, с другой – вот-вот должен был взорваться боезапас и топливные баки подбитой машины.

Как только экипаж вертолета Ми-24 разместился на борту «восьмерки», начался сход НУРСов, на горящем борту рванули бомбы. Факел огня, столб дыма и пыли взвились высоко в небо. Что спасло два экипажа от верной гибели? Чудо? Счастливый случай? Наверное, все же мастерство летчиков да еще низина, в которую посадил свой вертолет капитан В.И. Калиберда. Одно остается фактом: через полчаса все они благополучно



▲ Многоцелевой транспортно-боевой вертолет Ми-24В

Вертолет Ми-24 предназначен для решения широкого круга задач при подготовке и ведении боевых действий. Вертолет способен уничтожать бронированные и небронированные, малоразмерные и площадные наземные и надводные, малоскоростные и низколетящие воздушные цели противника, а также его живую силу на переднем крае и в тактической глубине, сопровождать войска при совершении марша и действиях в глубине обороны противника. Достаточно вместительная грузовая кабина позволяет использовать вертолет в транспортно-де-

сантном, транспортном и санитарном вариантах. В первом случае внутри Ми-24 могут находиться 8 десантников с личным оружием, во втором – 2 лежачих и 2 сидячих раненых в сопровождении медработника, а при использовании его в транспортном варианте – боеприпасы и другие грузы внутри (до 1500 кг) грузовой кабины и на внешней (до 2400 кг) подвеске. Кроме того, вертолеты типа Ми-24 могут использоваться для ведения разведки и наблюдения, минирования местности, корректировки огня и выполнения других задач.

Экипаж, чел.	3
Год выпуска	1972
<b>Геометрия</b>	
Длина вертолета, м	21,35
Диаметр несущего винта, м	17,3
Диаметр рулевого винта, м	3,91
<b>Масса, кг</b>	
Максимальная взлетная	11500
<b>Силовая установка</b>	
2 двигателя	ТВ3-117
Мощность, л.с.	2x2200
<b>Летные данные</b>	
Скорость, км/ч максимальная	320
крейсерская	280
Динамический потолок, м	5120





▲ Руководство 17-го Марьинского авиационного полка



▲ Знаменосцы: ст. лейтенант А. Криворучко, майор А. Скибо, капитан Н. Бобкин, ст. лейтенант В. Грипич



▲ Нагрудный знак  
«Воину-интернационалисту»



▲ Медаль «Воину-интернационалисту от благодарного афганского народа»



▲ Руководство Марьинского полка.  
Слева направо сидят: начальник политотдела подполковник Ф. Валиулин, командир вертолета Ми-8 капитан В. Аллакуватов, командир полка подполковник Н. Романюк, командир звена вертолетов Ми-8 капитан Н. Керуков, старший инженер ИАС по ВД майор В. Киреев.  
Слева направо во втором ряду стоят: заместитель командира 1-й АЭ по летной подготовке майор В. Пикин, начальник группы АО капитан Метальников, начальник службы АТИ капитан Н. Бобкин, начальник штаба майор В. Рыкованов, командир 1-й АЭ майор В. Батаев.



◀ Торжественное построение полка, 9 мая 1988 г.

приземлились в Пяндже. За этот боевой вылет оба экипажа были представлены к государственным наградам. Старший лейтенант В.И. Жирнов получил орден Красной Звезды, а капитан В.И. Калиберда – орден Красного Знамени. Перед увольнением в запас полковник В.И. Калиберда служил командиром отдельной авиаэскадрильи в Западной группе ПВ в г. Воронеже.

В ноябре 1981 г. на базе 4-й отдельной эскадрильи в Марах был развернут 17-й отдельный авиационный полк. Первым командиром полка был назначен подполковник Владимир Андреевич Бандурин, заместителем по летной подготовке майор Константин Михайлович Тырин, начальником штаба майор Владимир Михайлович Рыкованов, начальником политотдела майор Эдуард Петрович Сергун, заместителем по инженерно-авиационной службе майор Леонид Анатольевич Николаенко, заместителем по тылу майор Олег Петрович Будкин.

Подполковник В.А. Бандурин прибыл с должности командира 18-й отдельной эскадрильи из Читы. Получив на прежнем месте службы определенный хозяйственный опыт, он с энтузиазмом взялся за ремонт и строительство. Жилые дома, казармы, столовые, стоянки вертолетов, рулежные дорожки, взлетно-посадочная полоса, ангары и лаборатории, т.е. все то, без чего не может нормально функционировать ни одна авиационная часть, достаточно оперативно было возведено за счет, так сказать, «внутренних резервов» полка. При этом, к сожалению, была упущена боевая подготовка летного состава. Это сразу же сказалось на боевой деятельности подразделений полка на оператив-

ных точках. А события развивались все стремительнее в сторону наращивания военных усилий. Строительством заниматься было явно некогда. Командование погранвойск приняло решение о замене командира Марыйского авиаполка. В.А. Бандурин был переведен в Петрозаводск.

В этой сложной ситуации на стоящий бойцовский характер проявили заместители командира полка К.М. Тырин, В.М. Рыкованов, Э.П. Сергун и командиры эскадрилий В.М. Батаев и Н.С. Левин. Они постоянно находились в командировках, руководя авиационными группами на многочисленных оперативных точках – в пограничных отрядах и комендатурах на участке Среднеазиатского округа, расположенных вдоль всей государственной границы с Афганистаном на расстоянии более двух тысяч километров.

Так, 17 октября 1984 г. в операции по ликвидации горной базы «Чахартут» в районе города Меймене, в зоне ответственности Керкинского погранотряда, авиационной группой руководил заместитель командира полка подполковник К.М. Тырин. При выполнении боевой задачи по десантированию передовой группы захвата площадок вертолет К.М. Тырина был обстрелян и получил четыре пробоины. При зависании над площадкой на высоте 2–3 м произошел обрыв хвостового винта. Вертолет плавно сделал два с половиной оборота вокруг своей оси и приземлился, поломав шасси. Жизнь экипажа и десантников была вне опасности. Вертолет впоследствии восстановила ремонтная бригада.

Подполковник К.М. Тырин был награжден орденом Красной Звезды. За 5 лет участия в афганской войне он успешно руководил авиа-

## Два ордена

В авиационной части, где служит офицер М. Сергеев, старшего прапорщика Анатолия Охрименко знают как принципиального коммуниста, добросовестного и исполнительного военнослужащего. Шесть с половиной лет трудится Анатолий Николаевич и год от года совершенствует свое профессиональное мастерство, добивается новых успехов в службе.



В сентябре 1986 года старший прапорщик Охрименко экстерном закончил Кировское военное авиационно-техническое училище и был назначен на должность бортехника вертолета Ми-8. Не раз и не два вместе с экипажем Анатолий Николаевич вылетал на охрану Государственной границы, участвовал в поиске нарушителей и выполнял сложные учебно-боевые задачи.

Однажды на тактических учениях авиаторы выполнили дерзкий воздушный маневр, высадили десант прямо в расположение опорного пункта «противника». Во время высадки старший прапорщик Охрименко прикрывал десантников огнем противотанкового оружия. Меткими очередями Анатолий Николаевич заставлял атакующего «противника» залечь, затем подавил несколько огневых точек...

Это лишь один эпизод из биографии бортового техника. Всего же за свою службу он совершил более шестисот боевых вылетов. В каких бы тру-

дных летных ситуациях не она зывался экипаж винтокрылой машины, Анатолий Николаевич всегда действовал спокойно, уверенно и грамотно.

Ратный труд старшего прапорщика Охрименко высоко оценила Родина. В праздничные дни сослуживцы видят на парадном кителе вертолетчика кроме медалей два ордена: Красного Знамени и Красной Звезды.

— Таких людьми, как Анатолий Николаевич Охрименко, может гордиться не только авиационная часть, но и округ, — сказал мне в беседе военный летчик-снайпер полковник В. Кочетков.

Подполковник  
Н. ДОБРЯКОВ.

ционными группами в 30 больших и нескольких десятках малых боевых операциях. Закончил службу полковник К.М. Тырин командиром 14-го Петрозаводского авиаполка. К сожалению, громадные нагрузки, ранения и болезни сделали свое дело – в 1998 г. полковник К.М. Тырин ушел из жизни.

Начальник политотдела полка майор Эдуард Петрович Сергун, военный летчик 1-го класса, предпочитал вести политическую работу не в тиши своего кабинета, а на оперативных точках, в боевых операциях и в боевых вылетах. Эту его особенность подметили командиры, и в 1985 г. ему предложили должность начальника авиаотделения оперативной группы округа в городе Душанбе, на которой он успешно воевал до 1988 г.

9 марта 1988 г. подполковник Э.П. Сергун руководил авиацион-

ной группой в операции «Вывод» по снятию личного состава и войскового имущества с очередной точки из Афганистана и отправке на свою территорию. При взлете с площадки произошло падение мощности двигателей предельно загруженного вертолета. Командир экипажа подполковник Э.П. Сергун произвел вынужденную посадку на подобранную с воздуха площадку. Был поломан хвостовой винт вертолета, но жизнь экипажа и пограничников была спасена. В 1988 г. Сергун был переведен на должность заместителя командира Тбилисского учебного авиаполка, а затем стал командиром отдельной эскадрильи в Белоруссии. Перед увольнением в запас с 1994 по 1997 год полковник Э.П. Сергун являлся командующим авиацией погранвойск Республики Беларусь.

31 мая 1984 г. в ходе операции по ликвидации горной базы «Сари-Джуй» в ходе огневой поддержки боевых действий высаженного десанта от огня зенитно-пулеметной установки получил боевые повреждения и загорелся в воздухе правый двигатель вертолета Ми-24 капитана В.А. Жирнова (второй раз за два года). Частично потеряв управление, вертолет стал резко терять высоту. Командир экипажа приказал всем покинуть вертолет и сообщил на КП: «04 подбит!». Командир сводного авиационного полка, начальник авиационного отдела округа полковник Юрий Андреевич Попов, находившийся на КП и руководивший авиацией в операции, срочно поднял в воздух дежурную пару поисково-спасательных вертолетов и дал команду прикрыть огнем подбитый вертолет.

Старший летчик-штурман старший лейтенант Виталий Анатолий-

евич Ляшко успел с высоты 150 м выпрыгнуть с вертолета с парашютом и благополучно приземлился. Командир экипажа не покинул вертолет, потому что увидел: в грузовой кабине бортовой техники лейтенант Анатолий Шендеровский и бортовой механик прапорщик Михаил Андреевич Полищук уже не успеют из-за малой высоты и большого крена вертолета надеть парашюты и выпрыгнуть из вертолета. Командир решил попытаться посадить вертолет на склон сопки. Именно склон небольшой высоты спас неуправляемый вертолет от прямого удара о землю. Вертолет при пробеге опрокинулся, перевернулся и загорелся, но экипаж успел до взрыва выскочить из-под обломков и отбежать на безопасное расстояние. Летчики заняли круговую оборону среди камней и начали отстреливаться из автоматов и пистолетов от приближающихся бандитов.

Командир звена вертолетов Ми-8 капитан Александр Михайлович Кашин отыскал упавший вертолет и, отсекая огнем бортового оружия бандитов, быстро произвел посадку рядом с экипажем подбитой машины. Под непрерывным огнем противника Кашин обеспечил загрузку товарищей к себе на борт и взлетел в противоположную сторону от ураганной очереди ошеломленного неприятеля. В это же самое время командир вертолета Ми-8 капитан Алексей Николаевич Райков, тоже в зоне огня противника, отыскал хорошо заметный на земле купол парашюта и произвел посадку рядом со старшим лейтенантом В.А. Ляшко, взял его на борт и благополучно доставил на базу.

Все участники этой операции были награждены: капитан

В.И. Жирнов орденом Красного Знамени, члены его экипажа старший лейтенант В.А. Ляшко, лейтенант А. Шендеровский и прапорщик М.А. Полищук орденами Красной Звезды. За спасение сбитого экипажа капитан А.М. Кашин был награжден орденом Ленина, а капитан А.Н. Райков – орденом Красного Знамени.

Майор А.М. Кашин в 1987 г. был переведен на Камчатку командиром эскадрильи, переучился на морской вертолет Ка-27, служил заместителем командира авиаполка, а затем командиром полка в Чите. В настоящее время полковник А.И. Кашин уволен в запас, проживает в Подольске.

В 1983 г. командиром Марыйского авиаполка был назначен подполковник Николай Павлович Романюк. Ему достался самый сложный период командования полком в афганской войне. Естественно, он учел опыт предыдущих командиров и старался сочетать боевую деятельность со строительством и ремонтом объектов полка. Уже в мае 1984 года Романюк возглавляет полковую авиационную группу в труднейшей операции по ликвидации бандитов в высокогорной базе «Сари-Джуй», проводимой с аэродрома Термез. В июле руководит авиацией в операции «Андхой» с аэродрома Чаршанга, а в октябре 1984 г. командует авиагруппой в операции «Шулашдара» с аэродрома Московский.

За год подполковник Н.П. Романюк изучил весь район боевых полетов, условия боевой деятельности и бытовые условия жизни летчиков на всех оперативных точках на участке САПО. Все последующие годы командир полка сам руководил полковой авиационной группой во всех крупных опера-



▲ Подготовка к боевому вылету.  
В. Кочетков, В. Тимаков, А. Белов



▲ Полевой командно-диспетчерский пункт управления полетами.  
Слева с телефоном – командир 17-го ОАП полковник В.Г. Федотов,  
крайний справа – начальник 68-го ПОГО подполковник Н.С. Резниченко



▲ Парашютная подготовка в полку

Перед проведением ▶  
боевой операции



◀ Трофейное оружие, захваченное в результате проведения боевых операций в северных районах Афганистана  
▼



циях и ежемесячно по плану вылетал на оперативные точки и в пограничные отряды для отработки взаимодействия и решения неотложных вопросов обеспечения боевой деятельности подчиненных подразделений.

В 1987 г. полковник Н.П. Романюк был назначен начальником авиационного отдела ВПО в Алма-Ате и успешно руководил авиацией округа в боевых операциях в самых высокогорных районах бывшего Советского Союза. Закончил службу во Владивостоке заместителем начальника авиации Тихоокеанского пограничного округа. Награжден орденами Красного Знамени и Красной Звезды, многими медалями.

7 марта 1985 г. при взлете с посадочной площадки Имам-Сахиба после доставки на нее десантников и грузов в зоне взлета на высоте 20–30 метров был обстрелян из стрелкового оружия и получил множественные пулевые пробоины вертолет Ми-8. Командир экипажа капитан Иван Афанасьевич Ганус (летчик-штурман капитан

Владимир Анатольевич Лебединский) получил тяжелое пулевое ранение в голову, осколками стекла всему экипажу посеколо лица.

В сложной ситуации, с залитыми кровью лицами, экипаж продолжил взлет и вышел из зоны обстрела. Надо было принимать решение – садиться или идти на базу. Но садиться на территории противника, да еще раненым с загруженной под завязку машиной – не лучший вариант. Преодолевая боль, командир решил идти домой. Через 30 минут вертолет благополучно произвел посадку в Пяндже. За этот боевой вылет И.А. Ганус был награжден орденом Красной Звезды, а члены его экипажа медалями.

Ивану Афанасьевичу пришлось долго лечиться в госпиталях, но шрам на лице так и остался на всю оставшуюся жизнь. Врачебно-летной комиссией он был списан с летной работы, но из авиации уходить не стал. Был направлен в 15-й Камчатский авиационный полк заместителем начальника штаба полка. Закончил службу полковник

И.А. Ганус в Москве старшим офицером Департамента авиации ФПС России.

12 марта 1985 г. при нанесении ракетно-бомбового удара по базе бандитов в районе кишлака Кайсар в вертолете Ми-24 произошел помпаж и самопроизвольное выключение двигателя. Загруженный вертолет стал резко терять высоту. Командир вертолета капитан Михаил Иванович Швалёв в соответствии с инструкцией экипажу произвел аварийный сброс груза в безлюдном горном районе. Вертолет прекратил снижение, вышел на одном двигателе на свою территорию и благополучно произвел посадку в Хумлах. За грамотные действия в аварийной ситуации экипаж капитана М.И. Швалёва был удостоен государственных наград.

26 июня 1985 г. в операции «Альбурз» при выполнении боевой задачи по высадке десанта в районе горной базы моджахедов огнем из крупнокалиберного пулемета ДШК был подбит вертолет Ми-8 (командир экипажа капитан Владимир Иванович Чурута, старший летчик-штурман майор П.Ф. Пензев, бортовой техник старший лейтенант И.Г. Рева). В момент взлета после высадки десанта вертолет потерял управление, на авторотации несущего винта приземлился на большие камни и разрушился. Экипаж успел покинуть вертолет и через 6 минут был эвакуирован с места аварии следующим за ним вертолетом командира звена майора Владимира Михайловича Киселёва.

В этот же день во втором рейсе после высадки десанта на другую площадку в ущелье Гордара ведущий десантной группы майор В.М. Киселёв сам попадает в засаду под прямой заградительный огонь ЗСУ и ДШК. На высоте



Зам. командира полка по ИАС подполковник Л. Николаенко, зам. командира полка по летной подготовке майор Петров, зам. начальника штаба капитан Н. Никитин



50 метров вертолет загорелся, потерял управление и пошел со снижением. Действуя грамотно и хладнокровно, майор В.М. Киселёв посадил объятый пламенем вертолет в районе дислокации нашего десантного подразделения. Экипаж успел выскочить и отбежать от вертолета. Через 30 секунд после посадки, на виду у всех, вертолет взорвался и сгорел.

Потерпевший аварию экипаж майора В.М. Киселёва был эвакуирован ведомым вертолетом командира звена капитана Юрия Михайловича Харина. Причем, капитан Ю.М. Харин, обнаружив огневую позицию противника, откуда сбили машину Киселёва, ракетным ударом уничтожил замаскированную засаду боевиков. А потом произвел посадку недалеко от взорвавшегося вертолета, высадил десант, забрал на свой борт боевых друзей и доставил их на базовый аэродром.

В этот же день 26 июня еще четыре вертолета авиагруппы получили различные боевые повреждения, в том числе вертолет Ми-8 капитана С.П. Шуваева. Он не дотянул до аэродрома Мазари-Шариф всего 6 км и произвел вынужденную посадку из-за серьезного повреждения главного редуктора. Благодаря грамотным действиям экипажа и инженерно-ремонтной бригады на следующий день вертолет был восстановлен.

Все члены этих экипажей были отмечены наградами. Майор В.М. Киселёв был награжден орденом Красного Знамени. За 5 лет афганской войны он прошел путь от командира вертолета до заместителя командира полка. В 1990 г. подполковник В.М. Киселёв был переведен в Киев старшим инспектором-летчиком Западного пограничного округа. В последнее перед



Трофейное оружие, захваченное у афганских душманов

увольнением в запас время полковник В.М. Киселёв служил в г. Санкт-Петербурге старшим инспектором-летчиком, а затем начальником авиации Северо-Западного пограничного округа.

4 ноября 1985 г. при проведении операции в районе н.п. Рустак десантное пограничное подразделение, преследующее бандгруппу, попало в засаду. Противник, прекрасно зная местность и имея численное превосходство, поставил пограничников в затруднительное положение – загнал в ловушку в ущелье. Весь день боевые вертолеты парами и звеньями осуществляли огневую поддержку подразделения и наносили противнику ощутимые удары. Только к вечеру бандгруппа была разбита и отброшена к кишлаку, но отдельные мятежники продолжали оказывать сопротивление.

У пограничников появились раненые. Задача по их эвакуации из района операции была поставле-

на экипажу вертолета Ми-8 капитана Виктора Владимировича Карпухина. Когда его вертолет под прикрытием пары Ми-24 вышел в район расположения десанта и связался с ним по радио, землю уже окутала непроглядная темень ночи. Мелькали только огненные вспышки выстрелов. Несколько раз заходил вертолет на посадку, отыскивая поисковой фарой подходящую площадку для приземления внутри обозначенного кострами и фонарями участка, но уклоны площадки не позволяли приземлиться. Наконец вертолет коснулся земли передним колесом и, несмотря на огненные трассы бандитских очередей, так и висел до конца погрузки раненых. Жизнь пограничников была спасена. Капитан В.В. Карпухин за мужество и отвагу, проявленные при выполнении боевого задания, был награжден орденом Красной Звезды, а его экипаж медалями.



Ценит в Н-ской авиационной части как профессионалов своего дела, настоящих боевых летчиков, принципиальных коммунистов майора Ю. Монмаря, кавалера орденов Красного Знамени, Красной Звезды, «За службу Родине в Во-

оружейных Силах СССР» III степени (в центре), капитанов В. Тимачова и Е. Моренкова, каждый из которых награжден двумя боевыми орденами.

Фото А. Козлова.

14 марта 1985 г. командир вертолета Ми-24 капитан Юрий Алексеевич Монмарь, старший летчик-штурман лейтенант А.В. Зырянов, бортовой техник старший лейтенант И.И. Ломов в операции по разгрому горной базы бандитов «Джароб» в составе звена выполняли боевую задачу по огневой поддержке высадки десанта и прикрытия боевых действий с воздуха. На выходе из очередной атаки экипаж увидел, как из ближайшей ложбины к его вертолету пунктиром тянется огненная строчка. Прямо туда, к самому ее истоку и направил командир свою машину. Огневая точка противника замолчала, но секундой раньше получил боевое повреждение и вертолет капитана Ю.А. Монмаря. Частично отказало управление, внутри вертолета возник пожар. Командир решил вести свою машину на аэродром и, несмотря на шлейф дыма позади вертолета, смог это сделать. Винтокрылая машина была не только спасена, но и восстановлена. Вскоре капитан Ю.А. Монмарь, получив свой пер-

вый орден Красной Звезды, вновь вел свою машину в бой.

От лейтенанта до полковника Юрий Алексеевич прослужил в Марьинском авиаполку и с 1982 по 1994 годы прошел все ступеньки служебной лестницы от старшего летчика-штурмана вертолета до заместителя командира полка. В 1994 г. полковник Ю.А. Монмарь был переведен в Киев, в последнее время был командующим авиацией погранвойск Украины.

В этой же операции «Джароб» 29 марта 1985 г. при высадке десанта огнем из стрелкового оружия был поврежден и произвел вынужденную посадку в районе пограничного подразделения вертолет Ми-8, командир экипажа капитан Сергей Петрович Прокопенко. Высадив десантников и внешне осмотрев вертолет, экипаж принял решение на взлет. Никто ни тогда, ни тем более сейчас не знает, то ли пуля зацепила систему управления вертолетом, то ли командир вертолета капитан С.П. Прокопенко в спешке допустил ошибку в технике

пилотирования, но произошло следующее. На взлете после отрыва от земли вертолет при разворачивании на 180 градусов начал самопроизвольное вращение, которое экипаж остановить уже не смог. Машина врезалась передними колесами и кабиной о землю. Вертолет разрушился и загорелся. Экипаж, получив ушибы, едва успел вылезти из-под обломков. Так и остался этот случай в документах по анализу причин боевых потерь вертолетов в Афганистане в графе «по не установленным причинам».

Идущий на десантирование в одном строю с Прокопенко командир звена вертолетов Ми-8 Воркутинского авиаполка майор Леонид Александрович Аникин после высадки десанта из своего вертолета проявил мужество и решительными действиями произвел заход на посадку под сильным огнем противника и эвакуировал потерпевший аварию экипаж.

8 декабря 1987 г. в операции «Дарбанд» в районе г. Меймене при выполнении боевой задачи по высадке десантных подразделений при зависании над площадкой на высоте 1–2 метра с близкого расстояния был обстрелян вертолет Ми-8 – командир экипажа капитан Борис Петрович Гарманов. В результате обстрела очередью из ДШК у вертолета была повреждена хвостовая балка с рулевым винтом. Вертолет опрокинулся на левый борт и сполз по склону горы на 20–30 метров. Экипаж и десантники получили ушибы легкой и средней степени тяжести и после уничтожения огневой точки противника были эвакуированы следом идущими вертолетами.

12 декабря в этой же операции «Дарбанд» выстрелом из ПЗРК «стингер» был сбит вертолет Ми-8,

пилотируемый командиром экипажа 23-го оап капитаном Владимиром Николаевичем Соловьёвым. Ракета, уведённая в сторону тепловыми ловушками вертолета, разорвалась немного выше двигателя и редукторного отсека. На земле потом насчитали более 70 рваных осколочных пробоин различного диаметра в несущем и рулевом винтах, двигателях, хвостовой балке, грузовой кабине и кабине экипажа.

Каким чудом не задело осколками ни одного из жизненно важных органов вертолета, не были ранены члены экипажа, как удалось командиру посадить практически неуправляемый вертолет, подобрав площадку в районе своего пограничного подразделения, — не единственные загадки того боевого вылета. Оба экипажа были награждены орденами и медалями.

Заслуженным авторитетом в Марыйском авиаполку пользовался командир звена вертолетов Ми-24 майор Геннадий Николаевич Павленко. В части он служил с 1976 г. Рядовым летчиком «отпахал» всю афганскую войну. В числе первых

освоил стрельбу из пулемета, пуски ракет и бомбометание с крутого пикирования, посадки на высокогорные и песчаные площадки прямо в боевые порядки наших войск. «Летчик от Бога, настоящий снайпер, мастер своего дела» — эти характеристики сослуживцев заслуженно говорят об его профессионализме. Сотни раз Г.Н. Павленко бывал в сложных ситуациях, десятки раз садился на вынужденную, прилетал домой с боевыми повреждениями, осколочными и пулевыми пробоинами и, проявляя «солдатскую смекалку», всегда выходил победителем.

Известен случай, когда при выполнении боевой задачи по сопровождению автоколонны в районе г. Кайсар одна из пуль попала в маслобак вертолета майора Павленко. Масло быстро вытекало. Срочно произвели вынужденную посадку. Что делать дальше? Вокруг пески. Ждать прилета технической помощи, как гласит инструкция экипажу, значит придется ночевать и подвергать экипаж и вертолет риску быть захваченными бандитами. Выстругали из де-



Командир звена вертолетов Ми-24 майор Г.Н. Павленко, 1985 г.

рева специальный «кляп», а попросту «затычку», и плотно забили дырку, заделав пробоину. Прилетели на базовый аэродром авиагруппы в Хумлы, а там уже инженеры заменили маслобак.

Примером мастерства воздушного аса может служить следующий боевой эпизод. 20 апреля 1985 г. при проведении операции по захвату горной базы в районе Андохой — Меймене командир звена майор Г.Н. Павленко получил боевую задачу прикрыть высадку десанта и обеспечить огневую поддержку его боевых действий. Как только боевые вертолеты прибыли в заданный район, горы ожили огненными вспышками, со всех сторон к ним потянулись пулеметные трассы. Мгновенно оценив обстановку, Г.Н. Павленко лег на боевой курс и, устремившись к земле, повел звено в атаку. Залпом НУРСов в первом заходе он заставил замолчать зенитную установку. Второй заход, и там, где только что «электросваркой» пульсировали вспышки выстрелов крупнокалиберного пулемета ДШК, вздыбилось пламя.



Майор Г.Н. Павленко — командир звена вертолетов Ми-24 и подполковник Н.С. Левин — командир 2-й авиаэскадрильи, г. Мары, 9 мая 1985 г.



▲ Четкое взаимодействие авиаторов с пограничными спецподразделениями – основа успеха боевых операций на земле. На снимке: генерал-лейтенант Г.А. Згерский одобряет действия экипажей 17-го ОАП. Крайний справа – командир авиаполка полковник В.Г. Федотов

Весь период войны в Афганистане авиацией Пограничных войск КГБ СССР командовал Николай Алексеевич Рохлов – летчик-снайпер, заслуженный военный летчик СССР, заслуженный пограничник Российской Федерации. Он часто бывал в 17-м ОАП. На снимке (слева направо): Р.М. Фазлеев, В.Г. Федотов, Н.А. Рохлов, С.Д. Савченко



▲ Слева направо: полковники А.И. Тымко, В.Г. Федотов, майор Ю.А. Монмарь



▲ Полковник В.Г. Федотов докладывает генерал-лейтенанту Г.А. Згерскому о готовности экипажей полка к выполнению боевой задачи



▼ Председатель КГБ СССР В.А. Крючков вручает полковнику В.Г. Федотову государственную награду



Подошла эскадрилья вертолетов и приступила к высадке десантных групп. Вездесущий майор Павленко, прикрывая высадку, снова и снова бросал вертолет в атаку. И так до ухода последнего десантного вертолета. В бой вступили десантные подразделения, и вновь Геннадий Николаевич «утюжил» позиции противника и с предельно малой дистанции поражал ожившие огневые точки, чем в немалой степени способствовал захвату горной базы бандитов.

Два часа напряженной работы, несколько боевых пробоев в вертолете и 13 лично уничтоженных огневых точек с расчетами – вот результат того боевого вылета майора Г.Н. Павленко. А было их в тот день – четыре! Редко кто из летчиков слышал такую искреннюю и эмоциональную благодарность в эфире от командиров наземных подразделений: «Ну, летун, молиться на тебя будем».

Майор Г.Н. Павленко награжден орденами Ленина, Красного Знамени и Красной Звезды, а также многочисленными медалями. С 1992 г. почти десять лет полковник Г.Н. Павленко являлся командиром Марыйской авиагруппы в независимом государстве Туркменистан.

В 1987–1988 г. командиром 17-го Марыйского авиаполка был полковник Валерий Георгиевич Федотов, внесший свой посильный вклад в организацию боевого применения авиации на участке округа и в строительство объектов гарнизона. Он лично руководил полковыми авиагруппами во всех крупных операциях этого периода.

В ноябре 1988 г. вооруженная до зубов банда численностью более тысячи человек напала и окружила г. Кайсар, создалась реальная угроза захвата нашего погранич-

ного подразделения. В сложившейся ситуации была проведена десантно-штурмовая операция по отражению нападения противника. Решающий вклад в разгром душманов внес авиационный полк под командованием полковника В.Г. Федотова. Не давая передышки бандитам, в течение двух суток, днем и ночью авиаполк одновременно всем составом и поэскадрильно, звеньями и парами наносил авиационные удары по боевым порядкам боевиков, в результате чего организованное наступление бандитских формирований было сорвано. На третий день авиагруппой вокруг главных сил противника был высажен крупный десант. Активизировалась огневая поддержка боевых действий десантных и наземных подразделений. Бандиты понесли большие потери в живой силе и боевой технике, их немногочисленные остатки ушли в горы.

Все групповые боевые вылеты в этой операции возглавлял полковник В.Г. Федотов, показывая при этом примеры отваги, обоснованного риска и высокого летного мастерства. Он лично уничтожил более 20 бандитов, зенитно-пулеметную установку и безоткатное орудие, а при высадке десанта уничтожил расчет ДШК, чем обеспечил безопасность десантирования всей авиагруппе. В 1989 г., уже после окончания афганской войны, полковник В.Г. Федотов был на-

значен заместителем начальника войск Среднеазиатского округа по авиации, в 1990 г. ему было присвоено воинское звание «генерал-майор». В настоящее время проживает в г. Ульяновске.

Последним командиром 17-го Марыйского авиаполка в афганской войне был полковник Роман Михайлович Фазлеев. Молодым, энергичным майором в 1985 г. прибыл Р.М. Фазлеев в Мары на должность заместителя командира полка по летной подготовке. Успевал везде: и личным составом заниматься, и службу в полку совершенствовать, и уровень боевой подготовки повышать, и авиагруппами в операциях руководить.



Поврежденный четырехствольный крупнокалиберный пулемет ЯкБ-12,7 с подбитого вертолета Ми-24 капитана Г. Каторгина

Самой сложной и драматичной для Р.М. Фазлеева, с точки зрения понесенных потерь авиагруппы, была операция «Альбурз» в июне–июле 1985 г. Боевые вертолеты оказались неспособными подавить сильную ПВО горной базы, десантные возможности десантных вертолетов в самое жаркое время года оказались ниже расчетных, управление вертолетами в бою не соответствовало требованиям времени.

Из этих первых своих боевых операций молодой командир сделал для себя главные выводы: при подготовке и ведении операций ничего нельзя пускать на самотек, всеми процессами на земле и в воздухе надо управлять. Этому правилу он следовал всю свою авиа-

ционную службу. За почти пять боевых афганских лет Р.М. Фазлеев совершил более 1000 боевых вылетов, успешно руководил авиационными группами более чем в 20 крупных операциях, в том числе и в последней операции «Выход».

В конце 1989 г. полковник Р.М. Фазлеев был назначен командиром 17-го Марьинского авиаполка. Это было время максимального расцвета полка: сильное управление, опытные офицеры штаба, три эскадрильи, укомплектованные по полному штату в 50 вертолетов и экипажей. Опытные службы обеспечения, первоклассные, орденоносные летчики, штурманы, инженеры с колоссальным опытом боевых полетов. Обновленный авиагородок: новая взлетно-посадоч-

ная полоса, стоянки и рулежки, КП и ТЭЧ полка, лаборатории инженерно-авиационной службы, новая современная пятиэтажная штаб-казарма, плац, фонтаны перед клубом, современные столовые для летно-технического и личного состава.

При проверке этого полка офицерами авиаотдела ГУПВ 29 марта 1990 г. на авиационном полигоне Небит-Даг летный состав показал прекрасные результаты. Во главе с командиром полка в сомкнутом боевом порядке три эскадрильи с одного захода отстрелялись и отбомбились по учебной цели со средним баллом 4,6. По-человечески жалко, что труд 4–5 поколений личного состава полка, воплощенный в создании прекрасной базовой авиационной части ПВ, в связи с распадом Советского Союза остался за пределами нашего государства.

В 1992 г. указом Президента Туркменистана Р.М. Фазлееву было присвоено воинское звание «генерал-майор». В 1993 г. он был назначен начальником авиации Кавказского пограничного округа. В декабре 1994 г. руководил авиационной группировкой в операции по вводу усиленных мотомангрупп и пограничного отряда на территорию Чеченской Республики. После увольнения работал начальником аэропорта в Ставрополе.

В 1989 г. в Марьинском авиаполку под руководством начальника политотдела полка подполковника Сергея Дмитриевича Савченко был построен и открыт памятник летчикам-интернационалистам, погибшим в Афганистане. На его памятной плите – 21 фамилия авиаторов-пограничников полка, положивших свои жизни в необъявленной афганской войне.



Штаб и казарма 17-го Марьинского авиационного полка ПВ КГБ СССР

## 23-й Душанбинский авиационный полк

Не менее важные и сложные боевые задачи выполнялись летным и инженерным техническим составом в самой молодой в то время душанбинской авиационной части, созданной специально для усиления высокогорного участка Среднеазиатского пограничного округа. С 1981 по 1989 г. личный состав 23-го отдельного авиаполка участвовал в более чем 80 крупных операциях по ликвидации незаконных вооруженных формирований, совершил около 130 тысяч боевых вылетов, десантировал более 300 тысяч человек, доставил непосредственно в боевые порядки более 40 тысяч тонн боеприпасов и материальных средств.

За успешное выполнение боевых полетных заданий и проявленное при этом мужество и героизм лич-

ный состав полка награжден: орденом Ленина – 5, орденом Октябрьской Революции – 1, орденом Красного Знамени – 21, орденом Красной Звезды – 108, орденом «За службу Родине в Вооруженных Силах СССР» 3-й степени – 31, медалью «За отвагу» – 127, медалью «За боевые заслуги» – 125, медалью «За отличие в охране государственной границы СССР» – 127 человек.

За массовый героизм, мужество и отвагу летного и инженерно-технического состава полка, проявленные при оказании военной помощи Афганистану, 23-й Душанбинский авиационный полк в 1989 г. был награжден орденом Красной Звезды.

Первым командованием 23-й Душанбинской отдельной авиа-

ционной эскадрильи в 1981 г. были: командир – майор Ф.С. Шагалева, заместитель по летной подготовке майор В.И. Мусаев, начальник штаба майор Н.А. Мизин, заместитель по политической части майор В.И. Сериков, заместитель по инженерно-авиационной службе майор В.И. Журавлев, заместитель по тылу майор В.С. Пархоменко, штурман эскадрильи майор С.М. Прохоренко. Это они заложили фундамент в становление и строительство авиационной части, начав на голом месте с «нуля», с «белого листа». Это им приходилось одновременно каждый день выполнять боевые вылеты и строить штаб, казармы, стоянки и рулежные дорожки вертолетов, ангары и лаборатории, столовые, склады и другие объекты части.



Построение личного состава полка на аэродроме, г. Душанбе



Первое командование полка (слева направо): заместитель по ИАС подполковник В.И. Журавлёв, начальник политотдела подполковник В.И. Неробеев, командир полка полковник В.И. Сухов, летчик-инспектор подполковник Ф.С. Шагалева, заместитель по летной подготовке подполковник В.И. Мусаев, штурман полка подполковник С.М. Прохоренко, начальник тыла подполковник В.С. Пархоменко, 1985 г.

В декабре 1984 года 23-му Душанбинскому авиационному полку начальником войск округа генерал-майором В.И. Шляхтиным торжественно было вручено Боевое Знамя части.

Заместитель командира 23-й отдельной авиаэскадрильи, а затем и 23-го авиаполка, майор Владимир Исобаевич Мусаев принимал участие в боевых действиях с 1980 по 1986 г., то есть семь лет афганской войны. Имеет более 2000 боевых вылетов на вертолетах Ми-8 и Ми-24. Он в совершенстве освоил технику пилотирования, вертолетовождение и все виды боевого применения в сложных условиях высокогорной и пустынно-песчаной местности. Как уроженец Таджикистана и ветеран части, он прекрасно знал условия и район боевых полетов, многократно бывал на всех без исключения посадочных площадках и в гарнизонах на территории Афганистана, знал местные языки и обычаи. Как лет-

чик-инструктор, он «вывез» и дал путевку в небо афганской войны сотням летчиков своего полка, а также многим прикомандированным экипажам из других авиационных частей ПВ.

Один яркий эпизод из боевой биографии летчика-аса. 10 июля 1982 г. авиационная группа выполняла боевую задачу по десантированию личного состава и огневой поддержке его боевых действий с воздуха при уничтожении горной базы моджахедов «Шардара». При выходе из очередной атаки был подбит вертолет капитана В.П. Саморокова. Машина загорелась и упала в расположении бандформирования. Несмотря на яростный огонь противника, майор В.И. Мусаев, проявив смелость и отличную летную выучку, под прикрытием огня вертолетов своей группы произвел посадку рядом с упавшим вертолетом и эвакуировал погибший экипаж.

По сути он первым повторил подвиг своего командира подполковника Ф.С. Шагалева. За этот боевой вылет майор В.И. Мусаев был награжден орденом Красного Знамени, а его экипаж медалями.

В 1986 г. подполковник В.И. Мусаев был переведен на Камчатку, переучился на вертолет Ка-27, быстро освоил полеты над морем с посадками на палубу пограничного корабля – один из самых сложных видов боевого применения этого типа вертолета. Подполковник В.И. Мусаев закончил службу заместителем командира полка. После увольнения переехал жить в свой родной Душанбе.

Начальник штаба 23-й Душанбинской авиаэскадрильи, военный летчик 1-го класса майор Николай Алексеевич Мизин десятки раз руководил авиационными группами в боевых операциях. Имеет более 1500 боевых вылетов. Многократно попадал в сложные ситуации. 17 марта 1982 г. при выполнении огневой поддержки боевых действий наземных подразделений в районе 25 км северо-западнее г. Талукана, на высоте 600 метров, на выходе из атаки, вертолет Ми-8 ведущего группы майора Н.А. Мизина был обстрелян и получил девять пулевых пробоин: пять в лопастях несущего винта и по две в хвостовой балке и стабилизаторе. К счастью, никто из членов экипажа не пострадал. Командир экипажа, несмотря на усиливающуюся тряску и вибрацию вертолета, принял решение идти на базу и через полчаса благополучно произвел посадку на аэродроме Московский.

За этот боевой вылет майор Н.А. Мизин был награжден орденом Красной Звезды.

Самым известным летчиком Душанбинской авиачасти в 80-е годы