

208 КАК ЭТО БЫЛО

Татьяна УШАКОВА

г. Петрозаводск

МЕСТО СЛУЖБЫ – НЕБО

В разное время они охраняли границу, ловили браконьеров, снимали рыбаков со льдин, тушили пожары, доставляли больных и раненых в больницы, воевали в горячих точках и даже снимались в кино.

В 1955 году советский народ отметил славный юбилей – десятилетие со Дня Победы над фашистской Германией. Поднимались из руин города, строились заводы и фабрики, налаживалась мирная жизнь страны.

Отстраивался заново и хорошел наш город, переживший ужасы оккупации. В том памятном году в Петрозаводске был введён в строй новый железнодорожный вокзал, распахнул свои двери Музыкально-драматический театр на площади Кирова. Но свежи в памяти были дни Великой Отечественной войны, и правительство не забывало о наращивании оборонной мощи державы. На территории СССР создавались новые соединения различных родов войск. Особое место среди них занимали пограничные войска.

Карело-Финская ССР (так тогда называлась Республика Карелия) была территорией приграничной. Рядом находилась Финляндия – страна, которая в минувшей войне сражалась на стороне гитлеровской Германии. Ещё в 1944 году, сразу после освобождения территории Карелии от финско-фашистских оккупантов, почти за год до окончания Великой Отечественной войны, в рес-

публике выходят «Очерки по истории пограничных войск в Карелии». Авторы отмечают, что «одним из наиболее трудных участков государственной границы СССР является северный. От суровой Балтики до скал Заполярья проходит граница Карело-Финской ССР, через глухую тайгу, по гранитным хребтам, топким болотам и тундре, пересекая многочисленные озёра и реки... Всё преодолевали пограничники Карелии в борьбе за неприкосновенность советской границы».¹ И выражают уверенность, что придут новые защитники рубежей Родины, воспитанные «на славных боевых традициях их предшественников».²

После окончания войны Парижским мирным договором в 1947 году была определена современная линия российско-финляндской границы. Она прошла от Финского залива до пересечения с российско-норвежской границей в Мурманской области. Протяжённость границы с Финляндией составила 1325,8 километра. Из них 54 километра по морю.

Этот большой и сложный участок Северо-Западного направления надо было тщательно охранять, поэтому возникла необходимость создания

в Петрозаводске авиационной пограничной части. Обладая большой скоростью, дальностью и высотой полёта, авиация позволяла в короткие сроки осмотреть большую территорию суши и моря, вести воздушную разведку на труднодоступных участках государственной границы и совершать маневры в глубину территории.

До этого самолёты и вертолеты передавались в распоряжение округа из авиаполка, дислоцировавшегося в Быково. Такая удаленность не давала возможности командованию округа оперативно использовать авиацию в охране границы, поэтому приказом министра внутренних дел СССР (погранвойска в то время находились в ведении МВД) от 2 июля 1955 года был утверждён штат Отдельной авиационной эскадрильи Пограничных войск МВД Северного округа для усиления охраны границы СССР на Северо-Западном направлении с местом дислокации в городе Петрозаводске, по улице Халтурина, дом 10 с базированием на аэродроме ГВФ «Пески». Командиром Отдельной авиационной эскадрильи был назначен капитан Анатолий Захарович Старостин.

Крылатые работяги

В июле 1955 года лётный состав Отдельной авиационной эскадрильи был ознакомлен с линией государственной границы и условиями полётов, а также с аэродромами и посадочными площадками на участке округа.

Перед личным составом созданной войсковой части стояли многочисленные задачи. Самыми важными на тот момент были следующие: воздушная разведка 12-мильной морской полосы и дальних подступов к ней; контроль режима плавания в наших водах; воздушные поиски и задержания плавсредств нарушителей границы и пограничного режима – самостоятельно и во взаимодействии с пограничными нарядами; выполнение поисково-спасательных работ над сушей и водной поверхностью; проверка контрольно-следовой полосы.

Всего через год за успешное выполнение заданий командования по охране границы 10 человек были награждены медалью «За отличие в охране границы СССР». В том же 1956 году 8 сентября на основании Постановления Президиума Верховного Совета СССР Отдельной авиационной эскадрилье было вручено Боевое Красное Знамя. Сейчас перед этим знаменем происходит ритуал посвящения молодых военнослужащих в члены Петрозаводской авиационной эскадрильи.

Служба шла полным ходом...

Летчики пользовались заслуженным уважением у населения. «Граница», «диверсант», «перебежчик», «бдительность» – эти понятия были наполнены конкретным смыслом для жителей края, поэтому они оказывали всестороннюю помощь воинам в зелёных фуражках, когда это было необходимо. А пограничники помогали жителям отдалённых сёл и деревень, попавшим в трудные жизненные ситуации.

Времена были отнюдь не спокойные: только в 1957 году карельские летчики-пограничники обнаружили и помогли задержать 10 иностранных судов, незаконно вторгшихся в советские территориальные воды. А всего с 1956-го по 1959 год с помощью авиации было задержано: 24 судна – нарушителя государственной границы; 3 нарушителя государственной границы; 18 нарушителей пограничного режима; эвакуирован с границы 51 больной человек.

На стареньких Ли-2 – лицензионных аналогах знаменитого американского DC-3, на отечественных Ан-2 «крылатые пограничники» обеспечивали с воздуха безопасность государственной границы на участке от Баренцева моря до Балтийского. Это была огромная территория от Петрозаводска до Мурманска и Никеля, и многие километры в Ленинградском направлении.

В 1957 году впервые для охраны границы на сухопутном участке был успешно применён вертолёт Ми-4. Вертолётами доставлялись оперативные грузы, перебрасывался личный состав пограничных подразделений и вывозились тяжелобольные пограничники с удалённых застав, где посадка самолётов невозможна. А для вертолёта, как известно, ничего невозможного нет. Кому помощь, а кому и возмездие приходило в буквальном смысле слова – с неба!

* * *

Граница. Обычно люди, посмотревшись приключенческих фильмов, представляют себе широкую распаханную полосу и пограничные столбы, стоящие на стороне своего государства. На самом деле всё иначе. Дорога, потом контрольно-следовая полоса, потом 3-метровый забор из колючки с козырьком, а потом 5, а то и 10 километров нашей территории. Многие перебежчики этого не знали. Перелезут через забор, отойдут вглубь на пару километров и рады – вот я и в Финляндии! Почти все устраивали привал, костёр разжигали, сапоги сушили, отдыхали. Наши погра-

ничники появлялись как гром среди ясного неба! Появлялись откуда их никто не ждал. Как говорится, пройдёмте, гражданин! А до настоящей границы с Финляндией, оказывается, ещё шагать и шагать километров пять, а то и все десять. И будет ещё нейтральная полоса, на которой, по словам Высоцкого, растут «цветы необычайной красоты». А за ней чужое государство – Финляндия. И вот там уже и стоят пограничные столбы, наш, красный, обращённый гербом в сторону Финляндии, и их, синий, соответственно гербом к нам.

Часто делали пограничники так называемые ложные границы с удобными подъездами и полным, на первый взгляд, отсутствием сторожевых постов. Сведения эти и сейчас держатся в строгом секрете, потому что до сих пор срабатывают эти ловушки, ловят нарушителей.

Кто только не пытался пересечь границу с Финляндией в разное время: диверсанты, коммерсанты, диссиденты и бандиты. В наши дни к этому списку добавились террористы, наркодилеры, наконец просто пьяные.

В советское время нелегально пересечь границу было практически невозможно. Замечу, что в 80-е годы наша войсковая часть была одной из лучших на Северо-Западе. На памяти наших лётчиков только два случая, когда удалось перебежчикам пересечь границу. Финские пограничники их задержали и нашим пограничникам передали.

* * *

За 65 лет существования в Петрозаводской авиаэскадрилье сменилось не одно поколение. Среди военнослужащих были настоящие воздушные асы и те, кто самоотверженно работал на земле, делая всё, чтобы число взлётов равнялось числу посадок.

Участвовали лётчики нашей части и в непростых командировках. В 1968 году таких было две.

«С 20 сентября по 14 октября 1968 года экипаж самолёта Ан-24, командир экипажа – старший лейтенант Коршунов, выполнял задачи ГУПВ (*Главное управление пограничных войск*. – **Т.У.**) по перевозке оружия и боеприпасов на участке Отдельного Арктического отряда. Впервые в сложных условиях Арктики экипаж налетал 101 час и перевёз 10400 кг оружия и боеприпасов», – зафиксировано в историческом формуляре части.

А вот другая запись, сделанная в том же году командиром П.Е.Четвериковым: «Впервые по международным трассам по заданию ГУПВ экипаж Ан-24 выполнял полёты в Венгрию (Будапешт) и Чехословакию (Прага)».

При полёте в Чехословакию экипаж выполнял боевую задачу по перевозке оперативных групп КГБ во время «событий в Чехословакии».

Следующий 1969 год вошёл в историю нашей страны как год первого вооружённого конфликта со времён Великой Отечественной войны, произошедшего на советско-китайской границе в районе острова Даманский.

Война после войны

Уссурийская долина, Джалинда, Благовещенск – эти географические названия вмиг стали известны всем советским людям. Напомним читателям, что в ночь с 1 на 2 марта 1969 года около 300 китайских военнослужащих, вооружённых автоматами АК-47 и карабинами СКС, переправились на Даманский и залегли на более высоком западном берегу острова. На место событий выехали 32 советских пограничника. Начальник заставы старший лейтенант Иван Стрельников выразил протест по поводу нарушения границы и потребовал от китайских военнослужащих покинуть территорию СССР. В ответ те открыли огонь. Стрельников погиб сразу, командование на себя взял младший сержант Юрий Бабанский. Командный пункт китайцев был уничтожен.

«Сражение за Даманский стало первым со времён Второй мировой войны серьёзным столкновением Вооружённых сил СССР с регулярными частями другой крупной державы», – так писало информационное агентство «Новости».

Когда из нашей эскадрильи решено было послать на Даманский три вертолётных экипажа, первым кандидатом, изъявившим желание вылететь в зону конфликта, был лётчик Чермашенцев, 19 лет прослуживший в Петрозаводской авиационной эскадрилье, ставший впоследствии заместителем командира части по лётной подготовке.

Мне удалось расспросить Бориса Петровича об этой командировке.

Получать вертолёты нашим лётчикам нужно было в Хабаровске. Попасты туда можно было лишь самолётом из Ленинграда. Билетов на ближайшие рейсы не удалось достать даже по великому благу. Наверное, это был единственный случай в истории советского аэрофлота, когда по распоряжению командующего Ленинградским военным округом с рейса в принудительном порядке сняли первых двенадцать пассажиров, летящих в Хабаровск. Что тут началось! До сих пор не может Борис Петрович забыть грандиозный скандал, учинённый пассажирами того злополучного рейса. Если б знали обиженные мужчины и женщины, ко-

му и с какой целью нужно лететь вместо них, наверняка не возмущались бы. Но... командировка эта была государственной тайной, поэтому объяснять никому ничего не стали. И вот 12 человек под командованием генерала Власова, получив вертолёты, полетели на боевое задание – «пресечение боевых вылазок с китайской стороны».

Чермашенцев был командиром вертолётного экипажа.

Вертолёты летали над Уссурийской долиной, контролировали действия китайских солдат, которые прятались в горах и время от времени совершали в долину боевые вылазки. Особенно наших лётчиков возмущало китайское высказывание: «Все острова на Амуре – китайские!»

Экипаж Чермашенцева рвался в бой. Он каждый день обращался к генералу Власову с просьбой: «Разрешите полететь в горы на разведку!» И слышал в ответ неизменно одно и то же: «Нет, нет и ещё раз нет! А если сошьют тебя? Кто отвечать будет? Летайте только над долиной. Держать ситуацию под контролем – вот ваша задача». Обидно, конечно, было. Но приказ есть приказ.

За эту боевую командировку экипаж вертолёта под командованием Бориса Чермашенцева был представлен к различным наградам. Сам Борис Петрович был награждён орденом «Знак Почёта», а в историческом формуляре части сделана соответствующая запись: «Все задания командования экипажи выполнили полностью и с высоким качеством».

* * *

В 70-е годы служба шла полным ходом. Летали тогда много. Так, экипаж самолёта Ан-24 под командованием майора Эдуарда Ивановича Зарудного в сентябре 1970 года, выполняя задание ГУПВ, произвёл перелёт вдоль всей сухопутной и морской границы СССР, пролетев расстояние в 26000 километров. С налётом 66 часов. Даже сейчас цифры впечатляют.

80-е годы вошли в историю страны Московской Олимпиадой. По единодушному мнению историков, это было одно из самых ярких событий в жизни Советского Союза того времени. Летние Олимпийские игры проходили с 19 июля по 3 августа. Безопасность москвичей и гостей столицы обеспечивали тысячи сотрудников МВД и КГБ. При этом не обошлось без пограничной авиации.

Конечно, охранять Олимпиаду с воздуха отправляли самые лучшие экипажи. За две недели до её начала из Петрозаводска в Москву вылетели два экипажа вертолётов Ми-8. Командирами

экипажей были майор Александр Никифорович Севостьянов и капитан Геннадий Александрович Никонов – ныне майор запаса, лётчик 1-го класса. Вот что он рассказал мне о той памятной командировке в Москву:

– В мой экипаж вошли надёжные лётчики – штурман капитан Дужик Борис Михайлович, бортовой техник старший лейтенант Новоженов Владимир Иванович, бортмеханик прапорщик Валерий Шилов. Разместили нас в санатории Кратово, откуда каждое утро увозили на аэродром. Наша задача состояла в несении дежурства на небольшом аэродроме в Мячково. Экипажи находились в полной боевой готовности от восхода до заката. Мы были готовы в случае необходимости предотвратить теракт, среагировать на любой нежелательный инцидент. Наши военнослужащие также участвовали в тренировках Отряда особого назначения. 8 бойцов в полном боевом снаряжении садились в вертолёт. Лётчики делали круг и зависали над специально оборудованной площадкой сначала на 5 метров, потом на 10, а потом и на 15. По специальным верёвкам с помощью альпинистского снаряжения бойцы должны были спускаться на землю. Дежурили экипажи по очереди. В редкие минуты отдыха нам разрешалось посещать соревнования. Мне посчастливилось посетить состязания по лёгкой атлетике.

Командировка, продолжавшаяся 60 суток, благополучно завершилась. Всем членам обоих экипажей была выражена письменная благодарность от имени председателя КГБ СССР.

На прорыв под белой простыней

Солдат-срочник старший диспетчер полётов Димитрий Исхаков, служивший в петрозаводской войсковой части с июля 1986-го по ноябрь 1987 года, вспоминает свою службу как «прекрасное время, подарившее общение с удивительными и замечательными людьми – лётчиками Отдельного авиационного полка».

Димитрий Исхаков поделился со мной своими воспоминаниями. Самым ярким эпизодом службы он считает задержание нарушителя государственной границы в апреле 1987 года. Вот что он рассказал:

– Почти месяц мы сидели в боеготовности. По отрядам была объявлена «обстановка». Ждали нарушителя на прорыв. И вот в один из дней подняли по тревоге Ми-24, сидящий в Высоцке. Задача – работать по Финскому заливу. Мы получили указание не допустить, чтобы прорывающийся от берега к фарватеру нарушитель смог сесть на

борт иностранного корабля. Лёд на заливе в то время ещё был плотный. Члены вертолётного экипажа рассказывали нам потом, что нарушитель оказался хитрым и долго готовился к операции. Он применил такую тактику: по льду ехал на спортивном велосипеде. Если помните, в Советском Союзе были такие на тоненьких колёсах без протектора, которые почти не оставляли следов. Дозорные на урезе не смогли их заметить. Кроме того, нарушитель накрылся белой простынёй, поэтому среди ледяных торосов заметить его было практически невозможно. Потянулись часы кропотливой работы экипажа. Лётчики квадрат за квадратом на малой высоте прочёсывали ледяной панцирь над заливом. Я и мой напарник – диспетчер И.Тангаев, как в морском бою, отсекали квадрат за квадратом, сужая круг поисков. Вскоре командир экипажа О.Гриднев доложил по радио, что на льду замечено движение человека. Вертолёт пошёл на снижение. Далее рассказываю о задержании со слов членов экипажа – О.Гриднева, А.Забудько и А.Афанасьева. Увидев снижающийся вертолёт, нарушитель понял, что обнаружен. Видимо, с перепуга он начал стрелять из пистолета по бронированной машине, пока не был сбит с ног мощным потоком воздуха от работающих винтов садящегося вертолёта. Забудько и Афанасьев выскочили из вертолёта и задержали нарушителя. Потом «по секрету» нам рассказали, что это был сынок какого-то высокопоставленного члена Политбюро, решивший обеспечить себе безбедное существование за границей. Для этого он похитил из папюного сейфа секретные документы и именной пистолет. Не учёл он только одного – мастерства наших пограничников-авиаторов. За этот эпизод все члены экипажа были представлены к медали «За отличие в охране государственной границы», а корреспондент газеты «Пограничник» даже написал об этом инциденте статью.³

О чем молчали газеты

О наших лётчиках часто писали и в газете «Пограничник», и в одноимённом журнале, и в местной прессе. Особенно 28 мая – в День пограничника. Только вот номер воинской части, по понятным причинам, не указывали. Да и фамилию часто заменяла её первая буква. А вот о том, как воевали наши военнослужащие в Афганистане, выполняя интернациональный долг, в прессе того времени не было ни строчки.

Дмитрий Исхаков, служивший срочную службу в конце 80-х годов, узнав, что я собираю мате-

риал по истории эскадрильи, прислал мне письмо. Вот что он написал: «Был Афган, и все вроде знали о том, что экипажи отправляли за речку воевать, но говорили об этом чуть ли не шёпотом. Лётчики, прошедшие через эту войну, вообще были особыми. То ли жизнь они уже чувствовали по-другому, то ли умели больше радоваться, что ли... У них были другие лица – открытые, доброжелательные. Я был диспетчером полётов. Наш командный пункт, он же диспетчерский, находился сразу за дежуркой полка. Во время ночных полётов оперативные дежурные по полку, а ходили в те дежурства и лётчики, частенько к нам заглядывали и общались с нами. И хотя про войну никто из них практически не рассказывал, мы по крупицам выпытывали, как там было на той войне!»

Рассказывая о боевом пути Петрозаводской авиационной эскадрильи, я, конечно же, не могла не написать о том, «как там было на той войне!»

Забвению не подлежит...

Кем-то замечено, что вся история человечества – это история войн. Пожалуй, не найти поколения, на долю которого не выпало бы их – больших или малых, мировых или локальных. На долю моих сверстников выпала афганская война, ставшая «лебединой песней» Советской армии и Советского Союза. Длилась она долгих десять лет, с 1979-го по 1989 год.

«Тот, кто побывал в Афганистане, вспоминать о нём не перестанет», – так поётся в одной незатейливой песне. И неважно, сколько времени провёл ты на чужой земле – день, месяц или год. Важно другое – время, проведённое здесь, навсегда осталось в памяти, высветив всё хорошее или, наоборот, всё плохое, что есть в человеке, определив его дальнейшую судьбу. Если, конечно, повезло остаться в живых. Лётчикам Петрозаводского авиаполка повезло: ни один наш экипаж не погиб в горячем небе Афганистана.

По единодушному мнению военных историков, «в афганской войне вертолетам суждено было занять особое место. В силу своей универсальности они применялись для решения широкого круга задач, а зачастую становились единственным средством обеспечения и поддержки многообразной деятельности войск. Без преувеличения можно сказать, что вертолеты вынесли на себе всю тяжесть войны, пройдя ее от первых до последних дней».⁴ Я бы уточнила: не вертолёты, а те, кто на них летал.

Генерал-майор авиации Илья Михайлович Чупров и Владимир Сергеевич Новиков, авторы заме-

чательной книги «История авиации пограничных войск», не без основания констатируют: «К сожалению, никто тогда «для истории» писать не собирался, не предполагая, что мирное оказание международной помощи может затянуться на долгие 9 лет и что события пойдут по другому, по сути, военному сценарию. Боевые будни летчиков-пограничников в те времена не афишировались, а вернее – были строго засекречены. Наградками летчиков в начальный период афганских событий тоже не баловали, обычно их награждали пограничными медалями «За отличие в охране государственной границы СССР» и знаками пограничной доблести «Отличник погранвойск» 1 или 2 степени, а то и просто, по старой доброй традиции – деньгами, грамотами и благодарностями».⁵

Вот и захотелось мне написать «для истории» о наших ветеранах, восстановить хотя бы частично историческую справедливость, тем более что теперь сделать это уже можно. Время, как говорится, пришло: почти все наши ветераны-афганцы давно находятся на заслуженном отдыхе. Я расскажу о тех, кого знала лично, с кем удалось встретиться и расспросить о том, уже ушедшем в историю времени.

Ночная посадка

70% личного состава, а это более 100 офицеров и прапорщиков, Петрозаводского авиационного полка побывало на той, ставшей уже далёкой, войне. За мужество и героизм, проявленные при выполнении полетных и специальных задач, 96 офицеров и прапорщиков нашей части были награждены правительственными наградами. Наши ветераны службу свою всегда считали обыкновенной работой и, когда рассказывали об Афгане, слов «отвага», «мужество», «героизм» не употребляли; о себе предпочитали не распространяться, а вот о своих боевых друзьях и об отцах-командирах рассказывали охотно.

Рассказывать рассказывали, а вот фотографий не показывали. Их попросту почти не было. Существовала у военных лётчиков верная примета: ни в коем случае перед вылетом не фотографироваться. Если видели человека с фотоаппаратом, то заранее предупреждали: фотографировать нельзя. В противном случае фотоаппарат могли просто разломать.

Поначалу вертолётных экипажей, отправленных в Афганистан из Петрозаводского авиаполка, было немного. Первым, как известно, всегда труднее: опыта ведения боевых действий у лётчиков ещё не было, да и Ми-8 был по сути транс-

портным, а не боевым вариантом вертолётa. Напомним, что никаких навигаторов не было тогда и в помине. Ориентировались лётчики исключительно по карте да по приборам того времени.

Вот что рассказал мне Николай Семёнович Левин:

– Летать было тяжело: климат в Афганистане жаркий, для нас – северян, непривычный. Водой из питьевого бачка можно было заваривать чай, вот до какой степени она нагревалась! Да и пить её можно было, лишь очень хорошо прокипятив. Вода в Афганистане грязная, с червями. Уже только её цвет, тёмно-коричневый, оптимизма у нас не вызывал.

Требовалось надевать на себя бронежилет (он в то время многим лётчикам был в диковинку). Весил бронежилет 14 кг, прибавьте к этому тяжёлый бронеколпак на голову. Большинство лётчиков игнорировало это «обмундирование», многие летали в одних трусах. В том числе и я. Первое время мы к тому же летали без парашютов. Конечно, безопасности нашей эти нарушения не способствовали.

Долгих шесть лет воевал подполковник Николай Семёнович Левин в Афганистане, не вылезая из боевых командировок, совершив за три года 2688 боевых вылетов. Погранзастава Хумлы, Московский погранотряд, Пянджский погранотряд – везде, где были аэродромы, побывал наш герой.

В 1983 году произошёл особый, памятный для него вылет. Левину, одному из первых в истории погранвойск, довелось освоить полёты в горах в ночное время. Речь шла о жизни троих раненых пограничников. Нужно было срочно переправить их в Душанбинский госпиталь.

«Ночь. Высота малая. Вертолёт держится в воздухе лишь на честном слове да на силе инерции. А что там внизу? Скала, ущелье? Даже для того, чтобы использовать фару, нет времени. На вооружении у лётчика лишь особое, годами выработанное чутьё, обострённая интуиция. И машина не падает, не валится на бок – её поддерживают рули, не ударяется о препятствие, а нащупывает землю»,⁶ – как будто о том сложнейшем полёте написаны эти строки.

Двумя экипажами Ми-8 была осуществлена посадка в горах на высоте 2,5 тысячи метров в ночное время. 1-м экипажем командовал капитан В.И.Мусаев – один из лучших лётчиков, 2-м – майор Н.С. Левин. Ведущий – ведомый. Они в том полёте понимали друг друга с полуслова, точно оценивая воздушную ситуацию, иначе осуществить задуманное было бы невозможно.

Ночью без всяких приборов ночного видения лётчики успешно выполнили боевое задание. Жизнь раненых была спасена.

В феврале 1986-го война для него закончилась навсегда. С 1990-го по 1994 год подполковник Левин неоднократно избирался депутатом Петрозаводского городского совета. Много доброго сделал он для тех, с кем воевал и с кем служил все эти годы.

В 1994 году, имея за плечами 30 календарей (49 лет выслуги) и 6400 часов налёта, Николай Семёнович Левин ушел в отставку. Как и многие его друзья, местом проживания он выбрал Петрозаводск. И ничуть об этом не жалеет.

Итальянская мина

Другому нашему лётчику Сергею Александровичу Герману врезалась в память одна из первых командировок:

– Война. Одно слово – тяжело! Помню, мы сопровождали колонны бронетехники от Министерства обороны. Двигается караван машин по пыльной дороге, сверху над ними кружат вертолёты. Одна машина прошла, другая, а третья взорвалась. Это значит, что сработала мина итальянского производства. Любили их моджахеды на дорогах ставить. Срабатывали они на третье (или любое последующее) запрограммированное нажатие. Взрыв происходил в середине колонны. В результате – большое количество выведенной из строя боевой техники, а о людских потерях и говорить не приходится. Садиться нам пришлось прямо на дорогу, в толстый слой пыли. Она хуже снега. Снег хоть сдуть можно. А от пыли той никуда не деться. Итогом взрыва стали двое убитых, трое раненых. Груз двести и груз триста – так это на военном языке называется. Поначалу жутковато было, а потом чувство страха притупилось.

Может возникнуть закономерный вопрос: почему миноискатели не обнаружили мины? Может, минёры плохо работали? Конечно, нет. Моджахеды ставили «недоступные для миноискателей» мины в пластмассовых корпусах и фугасы без металлических деталей... их могли находить только собаки, натренированные на запах взрывчатки. Но овчарки-сапёры появились у нас не сразу и было их немного. Чтобы собаки не улавливали нужный запах, бандиты устанавливали фугасы и мины в целлофановых мешках. Учёба бандитов в Пакистане и услуги разнообразных советников давали достаточно эффективный результат».⁷

Неприступное ущелье

Михаил Михайлович Буркин о первых командировках на войну рассказывал с юмором. К жаркому климату он постепенно привык, а вот скудные однообразные пейзажи: песок, ободренные нищие дувалы в кишлаках и поначалу кажущиеся абсолютно одинаковыми горы – раздражали. Кроме того, водились в песках многочисленные скорпионы, укусы которых были весьма болезненны. Куда приятнее было общаться с варанами. Летом варана не поймать: бегают быстро, даже на дерево залезть может. На зиму же он впадает в спячку. Подберёт кто-нибудь из лётчиков ящерицу, принесёт в палатку, отогреется варан, проснётся, и начинается цирк. Наденут на него поводок и водят как собачку – туда-сюда. Правда, эта «собачка», окончательно отогревшись, начинала угрожающе шипеть, раздувалась и могла довольно больно укусить. Но всё – развлечение. Особым разнообразием жизнь-то не отличалась. Война – что тут скажешь.

Впрочем, встречались среди афганских песков и настоящие оазисы – так называемая «зелёнка». Располагались эти «райские кущи» в низинах. Там была вода, росли фруктовые деревья, красивые цветы, но таилась и опасность. «Зачистить зелёнку» – это словосочетание хорошо знакомо всем, воевавшим в ДРА.

Командировки следовали одна за другой. Михаилу Буркину довелось побывать в Куфабском и Джавайском ущельях, в провинции Балх, в Кундузе, Меймене и Шибаргане, в предгорье Калай-Нау и в Мазари-Шарифе. Впрочем, легче перечислить, где он не был... Война, между тем, набирала обороты, росло и мастерство наших лётчиков. лейтенант, старший лейтенант, а затем капитан Михаил Буркин храбро воевал, за чужие спины не прятался: уничтожал бандитские расчёты, высаживал десанты на крошечные горные площадки, спасал солдатские и офицерские жизни – словом, становился воздушным асом.

Довелось ему участвовать и в крупномасштабной боевой операции «Мармоль». (Она проводилась в несколько этапов, различных по масштабу и составу: в январе, феврале и марте 1983 года и как заключительный этап – с 21 января по 2 февраля 1984 года.)

«Мармоль» – звонкое слово, как будто колокольчик звенит или кошка мурлычет. Только вот на деле у всех, кто там побывал, слово это положительных эмоций не вызывает. Набеги на наши колонны из ущелья Мармоль осуществлялись

ещё с 1980 года. Там располагалась крупная военная база, командовал которой заместитель одного из руководителей партии «Исламское общество Афганистана» некий Забибулло, называющий себя командующим Северным фронтом борьбы с советскими войсками. По данным разведки, в бандформировании было до 1300 моджахедов.

Мармольское ущелье для наших войск считалось неприступным с самого начала афганской кампании. Как такового входа в ущелье не было. Весь вход занимала водная поверхность искусственно разливаемой горной реки Мармоль. А с выдолбленных в каменной складке огневых точек били неуязвимые ДШК и пушки. «Участники тех событий вспоминают, что эти горы были как из сказки об Али-Бабе, ни одной тропинки наверх. Слегка холмистая местность и сразу вертикальные скалы».⁸

Основной причиной операции в Мармольском ущелье стало бандитское похищение шестнадцати граждан СССР, работавших на строительстве хлебозавода в Мазари-Шарифе. 1 января 1983 года они возвращались в советский поселок после трудового дня. Душманы захватили рабочих и увели в горы. По данным разведки, именно Забибулло организовал операцию по похищению специалистов. Целый месяц шли напряженные поиски людей, которые осложнялись тяжёлыми погодными условиями. Михаил Буркин вспоминает, как несколько дней летали они над пресловутым ущельем: задача – найти похищенных рабочих с воздуха. На борт брали афганцев, хорошо знающих местность, но поиски специалистов успехом не увенчались. (Освободить заложников удалось лишь через месяц после высадки десанта в горах, при этом шесть человек погибли.) Вертолётные экипажи вернулись на территорию Союза.

Маршал Соколов, находившийся в это время в Кабуле, приказал провести операцию по уничтожению банды Забибулло. По замыслу штаба армии операция предусматривалось осуществить высадкой десантов для перехвата путей выхода из Мармольского ущелья, а также непосредственным уничтожением живой силы противника и его материальных средств, находящихся в ущелье.

Экипажи Ми-8 вновь вылетели в город Мазари-Шариф. Старший лейтенант лётчик-штурман Михаил Михайлович Буркин летел в экипаже под командованием капитана Сергея Платоновича Клюева, борттехником был лейтенант Сергей Ивченко, а бортмехаником – младший сержант Михаил Данилов. Перед лётчиками была поставлена задача – уничтожить огневые точки в ущелье

Мармоль. Из Мазари-Шарифа вылетели тремя экипажами – два вертолёт Ми-8 и один – Ми-24. Впоследствии выяснилось, что на базе душманов имелось шесть крупнокалиберных пулемётов ДШК и две зенитные установки японского производства «Закияк».

О том, что произошло дальше, написал генерал-майор – кандидат военных наук, доцент, полковник запаса, воин-интернационалист В.С.Новиков: «24 января 1983 года при проведении операции «Мармоль» в 25 км южнее города Мазари-Шариф в районе кишлака Чахартут при огневой поддержке высадки десанта, в сложных условиях горной местности, из засады, прямым попаданием в грудь был убит командир звена вертолетов Ми-8 Марыйской авиачасти капитан Клюев Сергей Платонович. Вертолет получил 15 пулевых пробоин. Старший лётчик-штурман старший лейтенант Буркин Михаил Михайлович достойно справился с пилотированием поврежденного вертолета. Он вывел его из зоны обстрела зенитной установки, доложил о случившемся на борту на КП, привел вертолет на свой аэродром и благополучно совершил посадку. Авиационная техника, жизнь остальных членов экипажа и десантников была спасена. За мужество и отвагу капитан С.П.Клюев посмертно награжден орденом Красной Звезды, старший лейтенант М.М.Буркин медалью «За боевые заслуги».⁹

А вот что рассказывает сам Михаил Буркин: «Всё произошло так стремительно, что я на долю секунды потерял сознание. Вышел из ступора, вижу – командир убит, члены экипажа находятся в состоянии истерики, левая ручка управления срезана. Я весь в брызгах крови – не то своей, не то чужой. То, что я ранен многочисленными осколками и получил контузию, я понял уже потом, на земле. А в те минуты размышлять было некогда. Сознание выдавало лишь одну команду – спасать свою и чужие жизни. На членов экипажа, признаюсь, мне пришлось хорошенько рывкнуть. Это помогло. Все начали понемногу приходить в себя».

К этому рассказу остаётся добавить: только благодаря выдержке и профессиональному мастерству старшему лейтенанту Буркину удалось невозможное – на высоте 700 метров вывести машину в горизонтальное положение и уйти из зоны обстрела. По рации, к счастью, она была цела, он запросил посадку в Мазари-Шарифе. На аэродроме уже ждала машина скорой помощи. К сожалению, Клюеву помощь уже не требовалась.

Случай этот ещё раз подтвердил, что «командир экипажа не тот, кто умеет хорошо летать. В конце концов, этому можно научить. А вот прини-

мать грамотные и правильные решения и потом отвечать за них – это уже от Бога. Как талант: либо он есть, либо его нет». ¹⁰ И в этом смысле Бог талантом Михаила Буркина не обидел. Он стал настоящим командиром экипажа. Через десять дней старший лейтенант Буркин вернулся в строй. Болеть на войне было некогда!

Фото с трофеем

Рассказывая о войне, Михаил Михайлович показывает фотографию. На ней возле крупнокалиберного пулемёта ДШК стоят слева направо: командир экипажа Ми-8 капитан Михаил Буркин, старший лейтенант лётчик-штурман Виктор Акулов, капитан борттехник Игорь Колесников и заместитель командира Марыйского авиаполка по лётной подготовке легендарный подполковник (в то время) Константин Михайлович Тынрин. Сделана эта фотография в июне 1984 года на аэродроме подскока Хумлы после одного памятного полёта.

В тот далёкий летний день вертолётные экипажи (в том числе и экипаж Буркина) сопровождали колонну с топливом и продовольствием. На месте правого лётчика в экипаже Буркина находился в качестве инструктора подполковник Константин Тынрин. Цель – проводка в горах для получения допуска на средних высотах. (Допуск должен был получить и после полёта благополучно получил лётчик Буркин.)

До конечного пункта Меймене оставалось всего 12 километров. Обстановка была спокойная, беды ничто не предвещало. В целях экономии топлива вертолёт зашли вперёд и сели на взлётную полосу. Но лишь только Ми-8 скрылись из виду, бандиты начали обстреливать колонну. По радиации поступил приказ: срочно возвращаться. Погода была плохая, условия далеко не лучшие для лётчиков. Экипаж Буркина был ведущий, а капитана Валерия Аллакуватова – ведомый. При нанесении ракетно-бомбовых ударов и десантировании ведомый борт был обстрелян. Бандиты в него, по счастью, не попали. Вертолёт, сманеврировав, сел на другую площадку. Ведущий же развернулся и с 400 метров расстрелял пулемётный расчёт, уничтожив его. Этот самый ДШК взяли как трофей и сфотографировались с ним.

Сколько их было за время войны – этих трофеев, уничтоженных боевых расчётов, аварийных посадок и счастливых приземлений? Много. И лётчиков хороших, с которыми пересекался на войне Михаил Буркин, тоже было много. Полковник Константин Тынрин – один из них. Пять лет во-

евал Михаил Буркин в Афганистане рядом с Тынриным, учился у него, перенимал опыт, когда доводилось летать вместе на Ми-8. Константин Михайлович давал Буркину очередной допуск к полётам в горах. «Настоящий боевой командир, – говорит майор Буркин о Тынрине, – всегда шёл впереди, не прячась за чужими спинами. Ни одна крупная боевая операция не проходила без его участия. Может быть, за прямооту и резкость не все его любили, но что все уважали – это факт!» Именно Тынрин, военный лётчик-снайпер, в 1985 году зачитал перед строем приказ о присвоении Михаилу Буркину звания «Лётчик 1-го класса». К званию полагался соответствующий значок, но его по какой-то причине в полку не нашлось. Тынрин снял значок со своего кителя и прикрепил на грудь боевому товарищу. Комментарии, как говорится, излишни!

В мае 1987 года капитан Михаил Буркин слетал в Афганистан крайний раз. В его лётной книжке числится 1224 боевых вылета. Словом, настоящий боевой лётчик, не «паркетный».

18 сентября 1998 года, прослужив 21 год в составе двух авиационных полков, имея за плечами почти 5000 часов налёта, командир вертолётного звена, лётчик 1-го класса майор М.М.Буркин ушёл в запас. Но с небом он не расстался: теперь Михаил Михайлович – пилот гражданской авиации. Видно, правильно говорят: диагноз «болен небом» неизлечим.

Командировка на войну

У капитана Александра Ивановича Гусева, бывшего в Петрозаводский авиационный полк в августе 1986 года, командира вертолёт Ми-8, уже была за плечами служба в Марыйской и Душанбинской авиационных частях, был основательный опыт участия в боевых действиях на территории Демократической Республики Афганистан.

Александр Иванович хорошо помнит эту свою первую командировку на войну.

Куфаб – хорошо известная перевалочная база бандитов в горах на севере афганского Бадахшана, в непосредственной близости от советско-афганской границы. Подобраться к ней практически невозможно: кругом – ледники, ущелья. Тропы знают лишь проводники из местных кишлаков. Здесь отсиживаются моджахеды, выслеживая сверху колонны наших военнослужащих, проходящих по единственной в этом районе дороге. «Тёмное место Куфаб, глухое... контроль с воздуха вертолётными затруднён – высоты от трёх тысяч метров и более, разряженный воздух еле

«держит» машины, посадочных площадок одна-две и обчёлся. Летом – туманы, изматывающая душу морось, то ли дождь, то ли снег, чёрт не разберёт; зимой – бешеные ветры, мороз, лавины». ¹¹ Гусев попал туда зимой и сразу ощутил все «прелести» афганской погоды.

По данным разведки, в населённых пунктах Калай-Куф, Чатнив, Карнив, Сайдан, находившихся в Куфабском ущелье, сосредоточились несколько многочисленных и хорошо вооружённых бандгрупп. Таким образом, возник бандитский укрепленный район. Обеспечение безопасности наших рубежей на этом направлении требовало от военнослужащих неотложных мер. Первый боевой вылет лейтенанта Гусева был произведён в дневное время. Летели по четыре вертолёт в круге. Задача вертолётных экипажей – нанесение ракетно-бомбовых ударов по бандитам. Память хранит даже мелкие детали того, первого, полёта: богатый побелённый дом с цветной крышей, много лошадей во дворе, ишаки, нагруженные поклажей, и вооружённые до зубов люди, выскочившие из дома при звуках приближающихся вертолётов.

Звено Ми-8 поработало основательно. Пыль после разрывов вертолётных снарядов (НУРСов) не оседала в течение часа. Кроме того, была осуществлена высадка десантно-штурмовой группы, которая закрепилась в этом селении и контролировала проход вражеских караванов с оружием и наркотиками по Куфабскому ущелью. Словом, задачу выполнили и к месту постоянной дислокации вернулись без потерь. Наверное, только в этот момент, после боевого крещения, лейтенант Гусев отчётливо понял: привычная мирная жизнь осталась в прошлом, впереди ждала новая – тревожная и опасная. Ну, а эта командировка благополучно завершилась 31 марта 1980 года. Вот только с семьёй ему удалось побыть лишь один день. 2 апреля Гусев вновь вылетел в посёлок Московский.

Как тяжело было жене с годовалой дочкой Танечкой (а потом ещё и Серёжа появился), остаётся только догадываться. Жёнам вообще было очень тяжело, некоторые не выдерживали такого долгого отсутствия мужей. За скандалами следовали разводы. Но таких случаев было немного. Я спросила у Александра Ивановича, были ли случаи отказа от командировок в Афганистан? Александр Иванович ответил: «На моей памяти такой случай был. Лейтенант-борттехник, по понятным причинам не буду называть его фамилию, по настоянию жены отказался лететь на войну и был уволен из Вооружённых сил. Больше отказов не было. Мы ведь лётчики военные – знали, на что шли, когда в военные училища поступали».

Началась обычная кочевая жизнь военнослужащего: не успел из командировки вернуться и снова туда же... А там дни, похожие один на другой: служба – сон. Александр Иванович летал в Афганистан, как обычные горожане ездили на работу из одного района города в другой. «Есть на свете три «дыры» – Керки, Кушка и Мары», – шутили военнослужащие. Лётчику Александру Гусеву довелось побывать везде. Он посчитал: только лишь за один 1980 год его командировки составили 244 дня.

В середине октября 1981 года советское командование в уже знакомом Куфабском ущелье успешно провело повторную операцию «Сайдан» (название кишлака, расположенного на высоте две тысячи двести метров над уровнем моря). Александру Гусеву предстояло вновь отправиться в уже знакомое Куфабское ущелье.

К сожалению, операция «Сайдан» началась неудачно. Один из наших вертолётов начал первым заходить на посадку. Он должен был приземлиться на маленькую посадочную площадку в устье реки Ревуддара. Когда вертолёт был в пяти метрах от земли, бандиты открыли по нему шквальный огонь с трёх направлений. Вертолёт буквально изрешетили пулями. Только благодаря мастерству пилота Краснова вертолёту удалось улететь на свою территорию в посёлок Московский. Находясь в шоковом состоянии, на войне это часто случалось, экипаж не сообщил в эфир о том, что площадка простреливается. Следующий вертолёт под командованием старшего лейтенанта Юрия Михайловича Скрипкина с десятью десантниками на борту зашёл на посадку и благополучно сел. По воле случая, бандиты временно прекратили обстрел. Но как только вертолёт коснулся земли и десантники стали покидать его, обстрел возобновился. Командир вертолёта успел передать в эфир, что вертолёт обстреливают, и был убит пулей в грудь прямо в кабине. Вертолёт загорелся. Половина десантников погибла, а оставшиеся в живых оказались на крошечной площадке рядом с горящим вертолётном. Им срочно требовалась помощь, оказать которую должен был экипаж в составе командира майора Фариды Султановича Шагалева, лётчика-штурмана старшего лейтенанта Александра Гусева и борттехника старшего лейтенанта Павла Мищенко. Лётчикам предстояло вывезти оставшихся в живых десантников и забрать тела убитых.

Ми-8 вылетел в Московский. Там уже находился прикомандированный с Камчатки вертолётный экипаж капитана Александра Цыплёнкова. Двумя экипажами в полночь с 17 на 18 октября лётчики

вылетели на разведку для выяснения обстановки в район Сайдана. Александр Гусев по переносной радиостанции Р392 связался со штурманом сбитого вертолёт лейтенантом Валерием Романовым. Тот доложил обстановку и сообщил, что они приготовились держать оборону. Сесть на площадку не было возможности. Она и так-то была крошечная, а теперь много места занимал сгоревший вертолёт. Десанникам надо было продержаться какое-то время. Для этого необходимо было срочно доставить им патроны, тёплые вещи и еду. Душманы вели шквальный огонь. От пуль спасали лишь огромные камни. Вертолёты наносили мощные ракетные удары по позициям бандитов. Через три дня бойцов удалось вывезти, что было весьма не просто: в горах стоял густой туман.

17 ноября эта месячная командировка закончилась. Экипажи Шагалева и Цыплёнок за полёт в ночных условиях были представлены к наградам. Старший лейтенант Гусев за участие в операции «Сайдан» был представлен к ордену Красной Звезды. Об этом участникам операции сообщил начальник штаба Среднеазиатского пограничного округа полковник Харичев. Но орден старший лейтенант Гусев тогда так и не получил... Почему? Всё оказалось до обидного просто. Мутно-коричневая плохо прокипячённая афганская вода, антисанитарные условия и как следствие – брюшной тиф. По прибытии в Мары Гусев и командир эскадрильи Захаров были срочно госпитализированы с этим страшным диагнозом.

Выписали Александра Ивановича только в декабре. За это время документы на представление его к ордену затерялись. На войне такое часто случается.

Цыплёнок и Шагалева ордена тогда получили.

Фарид Султанович советовал Гусеву обратиться к командующему, но тот делать этого не стал, потому что, по словам Александра Ивановича, он воевал «не ради славы и наград». Не стал он писать запросы, да и некогда ему было: в Душанбе старшего лейтенанта Гусева ждал новый коллектив и новый вертолёт – Ми-24. Это была действительно настоящая боевая машина, бронированная, с хорошим вооружением на борту. Да и управление было значительно лучше, чем у Ми-8. Конечно, Ми-8 – «буфет», так иронически называли лётчики эту модель вертолёт, будучи, по сути, транспортным, сильно проигрывал новой машине. Ми-24 садился в горах только в крайних случаях – это был вертолёт огневой поддержки. Боевать стало намного легче.

А впереди Гусева ждала новая боевая операция – «Хоун». Она проводилась в октябре-ноябре 1984 года. Хоун – равнина, на которой расположен грунтовый афганский аэродром.

По данным разведки, здесь должен был состояться сход глав бандформирований. В период проведения операции основная часть бандитов, к сожалению, сумела уйти в горы. Но благодаря опыту уже обстрелянного лётчика-штурмана А.Гусева и умелым действиям командира экипажа, получив по радиации корректировку наземных наблюдателей, цель они уничтожили тогда с первого раза.

9 мая 1985 года стало для капитана Гусева двойным праздником: за участие в боевой операции «Хоун» его вторично представили к ордену Красной Звезды. На этот раз награда нашла героя. К этому времени капитан Гусев уже был награждён медалями: самая памятная из них первая – «За отличие в охране государственной границы», полученная в декабре 1980-го. В 1982 году Гусев был награждён медалью «За боевые заслуги», а в 1984 году – медалью «За отвагу».

В июле 1986 года состоялась его последняя командировка в ДРА. Майор Гусев подсчитал: дней с боевыми вылетами за шесть лет было 1211. Такая вот боевая арифметика!

Александр Иванович редко появлялся в Душанбинском авиаполку. Однажды он пришёл получать зарплату, а кассир спрашивает: «А вы, собственно, кто? Что-то я вас тут никогда не видела. Покажите удостоверение». Потом финансисты оправдывались: «Мы так давно вас не видели, что решили: вы перевелись в другую часть или вас убили». Словом, утешили. Зато в посёлке Московском капитана Гусева знали все. Ведь он провёл там так много дней и ночей.

В составе петрозаводской войсковой части майор Александр Иванович Гусев прослужил 12 лет. 31 декабря 1998 года, имея 26 лет календарной выслуги и 4000 часов общего налёта, майор Гусев был уволен в запас по оргштатным мероприятиям. Уходил Александр Иванович со слезами на глазах: по возрасту он мог бы ещё служить. Увы, подвело состояние здоровья, ведь оно у лётчика должно быть «железным», а годы, проведённые в Афганистане, напоминали о себе не лучшим образом.

Я спросила, какие человеческие качества, по мнению Александра Ивановича, были особенно важны на войне. «Преданность Родине, как это не пофактно звучит, порядочность, честь и чувство товарищества», – ответил он.

А я подумала: все эти качества в избытке есть у

него самого, как есть ещё лётное мастерство, ответственность и любовь к своей профессии, которой он ни разу не изменил.

Майор Владимир Иванович Паршин, вспоминая то ставшее далёким время, сказал мне: «Знаете, именно на войне начинаешь понимать истинный смысл слов «товарищ», «братство», «взаимовыручка», «самопожертвование». На погоны и звания внимания в Афгане не обращали и не знали, что такое чинопочитание. Была у нас одна общая задача – любой ценой выполнить боевое задание. И мы эту задачу выполняли». Иными словами, «там, за речкой, у пограничников постепенно сложился особый характер отношений между офицерами и военнослужащими срочной службы, между старшими и младшими, начальниками и подчинёнными. Все... независимо от количества звёзд, просветов и лычек на погонах... имели почти одинаковые шансы быть ранеными или убитыми».¹²

Боевой путь майора Стулова...

Майор Сергей Владимирович Стулов, ветеран нашей войсковой части, прослужил в Афганистане долгих пять лет. С 1981-го по 1986 год продолжалась его командировка в охваченную войной республику. Сергею Стулову довелось участвовать и в выводе наших войск с территории Демократической Республики Афганистан в феврале 1989 года.

А начинался боевой путь майора Стулова так ...

Сергей жил в городе Сызрань Самарской области. Знаменитое Сызранское высшее военное авиационное училище гремело на весь Советский Союз. Вопросы «кем быть?» у юноши не было. Мало того, Александр Семёнович Шеин, двоюродный брат Сергея, был заместителем начальника лётно-методического отдела училища. По окончании учебного заведения лейтенант Стулов готовился к распределению. В Афганистане тогда уже шла война. Александр Семёнович предложил брату остаться инструктором в училище. Он, разумеется, хотел помочь, но Сергей ненавидел привычное для того времени слово «блат». Он мечтал о карьере боевого летчика и отсиживать за спиной двоюродного брата не собирался.

Первым местом службы новоиспечённого лётчика-штурмана оказался Марыйский авиаполк, все офицеры которого поочерёдно направлялись в боевые командировки в Демократическую Республику Афганистан. Лейтенант Стулов попал в прекрасный коллектив. А вертолёт Ми-8 на долгие годы стал его боевым другом. Командиром

полка был тогда подполковник Борис Ильич Захаров. Именно он в 1981 году вручил лейтенанту первую награду – медаль «За боевые заслуги».

Задачи, которые выполняли авиаторы-пограничники на земле Афганистана, были такими: «ведение воздушной и радиотехнической разведки; огневая поддержка наземных подразделений; свободная охота; нанесение ракетно-бомбовых ударов по данным разведки и авианаводчиков; высадка десанта и аэромобильные действия совместно с ДШГ; воздушное сопровождение колонн; перевозка войск, грузов, боевой техники и боеприпасов; обеспечение управления; поисково-спасательное обеспечение; эвакуационно-санитарное обеспечение; освещение района ночного боя».¹³

Лётчик-штурман, авианаводчик, командир экипажа – вот по такой «карьерной лестнице» прошёл за пять военных лет Сергей Владимирович. Забегая вперёд, замечу, что у лётчика первого класса майора Стулова на счету 1500 боевых вылетов, а общий налёт составляет более 5000 часов. Четыре раза у него в полёте отказывали двигатели. И опыт, полученный в Афганистане, в такие моменты всегда выручал. Сколько сложнейших ситуаций складывалось за годы службы в Афганистане, даже сам Стулов припомнить не может.

Коммуникабельному, весёлому человеку, к тому же прекрасному рассказчику, майору Стулову всегда поручали возить больших начальников, хотя «белым и пушистым» он никогда не был. Генерал-полковник Владимир Исаевич Вьюнов, командующий войсками Северо-Западного пограничного округа в 90-е годы, полетав однажды со Стуловым, заявил: «Мне всегда этого усатого дайте, другого не надо». Вот и возил «усатый» начальство, выполняя все полётные задания с неизменно высоким мастерством.

Судьба... Слово это в Афганистане приобретало конкретный смысл. Рассказывая о «своей» войне, Сергей Владимирович вспоминает случай, когда он поверил в судьбу, от которой, как известно, не убежишь.

Дело было 8 марта 1983 года. Нет, речь идёт не о Международном женском дне. Там, куда ему предстояло лететь, женщин не было вовсе. Лететь предстояло к мужчинам, и не просто лететь, а лететь с исключительно ответственным грузом. Необходимо было доставить в комендатуру сторожевого базового охранения Тулукан огромную сумму денег – зарплату лётчиков за несколько месяцев. Объёмистые и тяжёлые банковские упаковки уложили в деревянные сундуки и погрузили в два вертолёт. Погода,

как на грех, выдалась плохая: шёл снег вперемешку с дождём. Шли низом: видимости почти не было. «На войне не знаешь, откуда ждать беды», – вспоминает Сергей Владимирович. Внизу показались три ничем не примечательные, мирные с виду сакли. Вполне обычный для Афганистана пейзаж. Но внезапно с земли ударил шквальный огонь из гранатомётов и стрелкового оружия. Казалось, что внизу расположилось несколько батальонов противника. Вертолёту Стулова, шедшего первым, пришлось принять огонь на себя. Мало того, что они (Юрий Ражин – командир экипажа, Сергей Стулов – штурман и Юрий Скрипник – бортмеханик) летели низко, ещё и эффект внезапности сработал. Пули свистели и летали внутри кабины, а из пробитого бака во все стороны хлестал керосин. За считанные минуты вертолёт превратился в сито. Каким-то чудом все члены экипажа остались живы и невредимы. До Тулукана долетели, благополучно сели. В обшивке своего вертолёта лётчики насчитали сорок пробоин. Впоследствии выяснилось, что в тех самых «мирных» саклях собрались на сходку главари всех крупных бандформирований Афганистана. Увидев в воздухе советские Ми-8, вооружённая до зубов охрана решила, что русским стало известно об этом и что они летят их бомбить. Вот и открыли бандиты шквальный огонь.

Поставленную задачу экипаж с честью выполнил – деньги военнослужащим доставил. А потом... Стояли лётчики у изрешечённого пулями вертолёта, напоминая дуршлаг, и решали, как с дырявым баком лететь назад в город Пяндж. Выручила смекалка бортмеханика Юрия Скрипника. Он предложил забить пробоины деревянными чопиками. Так в его родной деревушке дырявые вёдра чинили, потому как жили тогда колхозники небогато. Но одно дело ведро деревяшкой заткнуть и совсем другое – топливный бак. Рисковали, конечно, но сорок чопиков изготовили, керосин залили и полетели. Полёт прошёл на редкость благополучно. Только не всем и далеко не всегда так везло...

Сергей Владимирович вспоминает трагический случай, которому был свидетелем. В том же экипаже служил старший лейтенант бортовой техник Геннадий Петрович Дикмаров. Срок командировки Дикмарова подошёл к концу. Он уже собирал чемодан, но командир части упрямил его слетать «крайний раз», как говорят лётчики, ссылаясь на нехватку борттехников. Гена, «войдя в положение», не смог отказать. Такой уж он был человек – помогал всем, кому мог. Тем более что лететь

ему предстояло в экипаже, командиром которого был капитан Михаил Иванович Капустин. Все знали, что Капустина тоже ждал отпуск, он собирался жениться. Свадьбу играть решили в Марах. Туда уже начали съезжаться родственники. Счастливая невеста ждала жениха. Не дождалась: 6 августа 1984 года произошла трагедия. Вертолёт и взлететь-то толком не успел. Расстреляли его душманы из гранатомёта. Весь экипаж погиб. «Крайний раз» стал разом последним. Не успев стать женой, невеста стала вдовой. Свадебный стол стал поминальным. Хоронили ребят в закрытых гробах. Что тут скажешь? Война...

Я спросила у Сергея Владимировича, было ли ему страшно? «Конечно, было! – ответил он. – Особенно поначалу. Потом чувство страха притупилось. В полёте у меня четыре раза отказывали двигатели. Гибели избежать удалось просто чудом. Наверное, меня спасало чувство юмора: именно оно не давало упасть духом даже в самой, казалось бы, безвыходной ситуации».

С разными людьми довелось служить майору Стулову. Были среди них и настоящие герои, готовые пожертвовать жизнью ради спасения товарищей. С особой теплотой Сергей Владимирович рассказывал о Константине Михайловиче Тырине. Впервые им довелось встретиться в 1981 году. Так называемый «аэродром подскока» в посёлке Московский был создан для обеспечения всем необходимым маневренных групп и сторожевых боевых охранений, находящихся на территории Афганистана. Именно здесь и увидел начинающий лётчик Стулов воздушного аса Константина Тырина, о котором даже среди бывалых афганцев ходили легенды.

Настоящий полковник

В 1989 году Константин Михайлович был назначен командиром Петрозаводской авиационной эскадрильи. Боевой командир, он установил в эскадрилье жёсткие порядки. Это, понятное дело, нравилось далеко не всем. Однако его уважали даже недруги, ведь больше половины лётчиков знали, как он воевал.

Донской казак, Константин Михайлович, по единодушному мнению однополчан, очень напоминал секретаря гремачинской партиячейки Макара Нагульнова. И не только внешне. Поговаривали, что человек он горячий, иногда рубит сплеча, может и крепкое словцо пустить. Но говорили и другое: незлопамятен, справедлив, душой болеет за дело, отличный лётчик и порядочный человек.

Тырина уважали за то, что он всегда говорил

правду в глаза и требовал того же от подчинённых. Сослуживцы хорошо помнят знаменитую тетрадь в красной обложке, куда Константин Михайлович записывал тех, кого уличил во лжи. Лжец навсегда лишался расположения командира. Он не терпел излишнего чиновничества, не переносил лестии и не был злопамятным.

Командир полка не боялся уронить свой «драгоценный» авторитет, не страдал чиновничеством и мог в глаза сказать начальникам правду, не боясь, что про него не то и не так подумают. Он не желал казаться умнее и лучше, чем он есть на самом деле. А это, согласитесь, дорогого стоит.

Суровым Константин Михайлович казался только с виду. Это была защитная маска. Иногда он ругался, не выбирая выражений, но лётчики по себе знали – ругань эта лишь разрядка после жаркого, в прямом смысле, боя. Не был их командир злым человеком.

Как истинный казак Тырин ничего и никого не боялся. Он не боялся взять на себя любую ответственность во время боя, мгновенно принимая нужное решение. Сколько солдатских (и не только) жизней спас он своими действиями, думая в первую очередь о людях, а не о своей карьере. «Командир – отец своих солдат» – эту старую военную истину Константин Михайлович никогда не забывал.

Бывали на войне и случаи трусости. Проявлялись они по-разному. Например, так. Идёт бой. Сбили экипаж. Нужно выручать товарищей: забрать убитых и раненых, чтобы достойно похоронить мёртвых, а живых спасти от плена. Подобная посадка – всегда немалый риск. С земли запрашивают, у кого из экипажей какой расход топлива. Цифры должны быть примерно одинаковые. Все это знают. Вот тут и происходит «проверка на вшивость». Кто занижает расход топлива, явно трусит. У Константина Михайловича Тырина всегда был «полный бак».

Другой наш хорошо известный лётчик Сергей Александрович Герман вспоминает боевую операцию в районе долины Андхой, командовал которой Тырин. В то время Константин Михайлович возглавлял авиационную группу, которая перебрасывала на вражескую территорию десанты, боеприпасы, продукты питания. Вертолётов не хватало. И тогда Константин Михайлович распорядился снять с бортов баки с дополнительным топливом. Этим Тырин брал на себя большую ответственность. Далеко не каждый командир пошёл бы на такое. Топливо рассчитывали по каплям. А вдруг расчёт неверен? Тогда авария неизбежна, о её последствиях и гово-

рить не хочется. Но всё было рассчитано точно. В результате сроки ожидания вертолётки сократились до минимума.

Полковник запаса Владимир Сергеевич Новиков, ветеран афганской войны, автор многочисленных статей и книг по истории пограничной авиации, воевавший с Тыриным, перечисляя «высокие моральные, боевые и профессиональные качества лётных экипажей в основном периоде афганской войны с 1983 по 1988 г.», первым называет экипаж К.М.Тырина. (Напомним, что в то время майор, а затем подполковник Тырин занимал должность заместителя командира Марыйского авиационного полка по лётной подготовке.)

Вскоре Константин Тырин был награждён орденом Красной Звезды. Вот как рассказывает об этом Новиков: «17 октября 1984 года в операции по ликвидации горной базы «Чахартут» в районе Меймене, в зоне ответственности Керкинского погранотряда, авиагруппой руководил заместитель командира полка подполковник К.Тырин. При выполнении боевой задачи по десантированию передовой группы захвата площадок вертолёт Тырина был обстрелян и получил четыре пробоины. При зависании над площадкой на высоте 2-3 метров произошёл обрыв хвостового винта. Вертолёт плавно сделал два с половиной оборота вокруг своей оси и грубо приземлился среди камней, подломав шасси. Жизнь экипажа и десантников была спасена. Вертолёт впоследствии был восстановлен высяженной ремонтной бригадой. Подполковник К.Тырин был награждён орденом Красной Звезды».¹⁴

В 1993 году полковник Константин Михайлович Тырин ушёл на заслуженный отдых и уехал в родную станицу, на берег Дона. Его друзья рассказывают, что местные казаки предлагали лётчику-герою стать атаманом и возглавить Донское войско, да только не успел он этого сделать. К сожалению, громадные нагрузки, болезни и ранения, полученные в Афганистане, сделали свое чёрное дело – в 1998 году нашего командира не стало.

Командир Петрозаводского авиационного полка пограничных войск КГБ СССР с 1989-го по 1993 год, военный лётчик-снайпер, трижды орденносец (орден Ленина, орден Боевого Красного Знамени, орден Красной Звезды), ветеран боевых действий в Демократической Республике Афганистан легендарный полковник Константин Михайлович Тырин и сегодня остаётся примером для всех, кто его знал. Светлая ему память!

Время шло. Афганская война подходила к своему завершению. Сергей Владимирович Стулов отчётливо помнит последний её день – 15 февраля 1989 года. Февраль – далеко не лучшее время года в Афганистане. На дорогах размокшая глина вперемешку со снегом. Но на это никто не обращал внимания. Была всеобщая радость – одна на всех! По знаменитому мосту в городе Термезе, запечатлённому на множестве фотографий, шла нескончаемая вереница людских колонн и боевой техники. А над ними на небольшой высоте парами кружили Ми-8, обеспечивая военнотружущим прикрытием с воздуха. Было сделано всё, чтобы вывод войск прошёл без инцидентов. Немалая заслуга в этом принадлежит и лётчикам Петрозаводской авиационной эскадрильи.

Не победили, но и не проиграли...

Один из военных историков, анализируя события теперь уже тридцатилетней давности, заметил: «Мы не победили, но и не проиграли. Мы просто ушли». Хочется добавить: ушли достойно, не уронив воинской чести. Так уж вышло, что время выбрало моих сверстников, отправив с оружием в чужую страну, в которой запомнились не только горе, страдания и выстрелы, но и удивительно крупные и яркие звёзды в высоком ночном небе.

Тогда, в 1989 году, никто из лётчиков и подумать не мог, что впереди всех нас ждёт распад СССР, к афганской войне сложится в обществе далеко не однозначное отношение, а военнотружущим предстоит наводить конституционный порядок на Северном Кавказе, внутри нового государства – России. Но это, как говорится, совсем другая история.

Чистого неба...

Мой краткий рассказ о боевом пути Петрозаводской авиационной эскадрильи подошёл к концу. Заранее приношу извинения тем, кто не нашёл своей фамилии на этих страницах.

Я ничего не придумала и не приукрасила. Я познакомила вас с людьми, которые выбрали себе нелегкую профессию – защитник Отечества. Их труд, может быть, не так заметен в повседневной жизни, как труд врача, учителя или рабочего. Но именно военнотружущие обеспечивают условия для мирного труда врача, учителя, рабочего – словом, для всех нас.

Ну, а автору остаётся лишь добавить ко всему вышесказанному, что время не стоит на месте.

Авиация ФСБ России предъявляет сегодня более жесткие требования к тем, кто служит в ее рядах. Петрозаводские авиаторы всегда были в числе лучших – сдавать позиции наши лётчики не собираются.

Уходят ввысь винтокрылые машины. Их ведут истинные мастера своего дела. Пожелаем же им новых высот, чистого неба и мягкой посадки!

Примечания

¹ Иноземцев А., Никошенко И. Очерки по истории пограничных войск в Карелии / Под ред. полковника Гущина Н.А. Петрозаводск.: Гос.изд. Карело-Финской ССР. – 1944, с.3.

² Там же, с.4.

³ Орлов Н. Подполковник в отставке. – Уходят в небо экипажи // Пограничник. – 1987. – 15 августа, с. 3.

⁴ Марковский В. Ми-8 в Афганистане. Уголок неба. – 2004. [Электронный ресурс]. –

Режим доступа: Internet: <http://www.airwar.ru/history/locwar/afgan/mi8/mi8.html>.

⁵ Чупров И.М., Новиков В.С. История авиации пограничных войск. Глава 4, часть Б, пункт 1. – Начальный период афганских событий 1980-1982 годы. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: Internet: <http://www.rsva-ural.ru/library/mbook.php?id=928>.

⁶ Иванов Д. Степень надёжности. В кн.: Звёзды славы боевой: на земле Афганистана. М.: Воениздат. – 1987, с.220.

⁷ Шевелев В. За завесой секретности // Пограничник. – 2003, – №3, с.58.

⁸ Кривопапов Олег, полковник запаса, участник боев в Афганистане. – Третий тост // Украинский Союз ветеранов Афганистана (воинов-интернационалистов). – 2007. – № 21 (357), с.3.

⁹ Чупров И.М., Новиков В.С. История авиации пограничных войск. Глава 4, часть Б, пункт 5. – Боевые потери летного состава авиации ПВ в афганской войне. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: Internet: <http://www.rsva-ural.ru/library/mbook.php?id=928>.

¹⁰ Каргин М. И верил своей мечте // Пограничник. – 2004. – №6, 2004 год, с.19.

¹¹ Парамонов А. В долине голубой Роузы // Пограничник. – 1988. – №2, с.24.

¹² Шевелёв В. За завесой секретности // Пограничник. – 2003. – №3, с.57.

¹³ Владимиров М.И. Пограничная авиация: страницы истории // Ветеран границы. – 1992. – №3, с.15.

¹⁴ Новиков В.С. Жаркое небо Афгана // Ветеран границы. – 2002. – №3, с.62.

Список использованной литературы

1. Владимиров М.И. Пограничная авиация: страницы истории // Ветеран границы. – 1992. – №3.
2. Иванов Д. Степень надёжности. В кн.: Звёзды славы боевой: на земле Афганистана. М.: Воениздат. – 1987.
3. Иноземцев А., Никошенко И. Очерки по истории пограничных войск в Карелии / Под ред. полковника Гущина Н.А. Петрозаводск.: Гос.изд. Карело-Финской ССР. – 1944.
4. Каргин М. И верил своей мечте // Пограничник. – 2004. – №6.
5. Кривопалов Олег, полковник запаса, участник боев в Афганистане // Украинский Союз ветеранов Афганистана (воинов-интернационалистов), Третий тост. – 2007. – № 21 (357).
6. Марковский В.Ю. Ми-8 в Афганистане. Уголок неба. – 2004. [Электронный ресурс].
Режим доступа: Internet: <http://www.airwar.ru/history/locwar/afgan/mi8/mi8.html>.
7. Новиков В.С. Жаркое небо Афгана // Ветеран границы. – 2002. – №3.
8. Орлов Н. Уходят в небо экипажи. // Пограничник. – 1987. – 15 августа (№63).
9. Парамонов А. В долине голубой Роузы // Пограничник. – 1988. – №2.
10. Чупров И.М., Новиков В.С. История авиации пограничных войск. Глава 4. Участие авиации пограничных войск в афганских событиях. Часть Б. Действия лётного состава авиации ПВ в афганских событиях. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: Internet:
<http://www.rsva.ural.ru/library/mbook.php?id=928>.
11. Шевелёв В. За завесой секретности // Пограничник. – 2003. – № 2-3.

Татьяна Ивановна УШАКОВА (Чумак)

родилась в городе Петрозаводске.

*Окончила историко-филологический факультет
Петрозаводского государственного университета.*

Посвятила себя библиотечному делу.

*Четверть века проработала
в Петрозаводской авиационной эскадрилье.*

Председатель краеведческого клуба «Горожане».

Печаталась в газетах «Курьер Карелии»

и «Будни карельской границы».

В журнале «Север» публикуется впервые.

