

ФСБ

за и против

ОБЩЕСТВЕННЫЙ
ПРИ ФСБ РОССИИ СОВЕТ



№4 (261)
2013

ГЛАВНАЯ ТЕМА

90 ЛЕТ АВИАЦИИ
ФСБ РОССИИ





ИЗДАНИЕ ОБЩЕСТВЕННОГО СОВЕТА
ПРИ ФЕДЕРАЛЬНОЙ СЛУЖБЕ
БЕЗОПАСНОСТИ РОССИЙСКОЙ
ФЕДЕРАЦИИ

ЧИТАЙТЕ В НОМЕРЕ:

- **«ГРАД» – РАБОТЫ СПЕЦИАЛИСТАМ ПО АНТИТЕРРОРУ ХВАТИТ НАДОЛГО**
- **НАБИРАЯ ВЫСОТУ ИСТОРИЯ АВИАЦИИ ОРГАНОВ БЕЗОПАСНОСТИ СССР И РОССИИ НАСЧИТЫВАЕТ 90 ЛЕТ**
- **АДАМАС – ЗНАЧИТ НЕСОКРУШИМЫЙ ГРАНИ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ПОГРАНИЧНОГО СПЕЦНАЗА СИБИРИ**
- **БРАКОНЬЕРСКИЙ ИЛЛЮЗИОН МУРМАНСКИЕ ПОГРАНИЧНИКИ СЛОМАЛИ «ИДЕАЛЬНУЮ» ПРЕСТУПНУЮ СХЕМУ**

Уважаемые товарищи и дорогие ветераны!

От имени руководства, сотрудников Федеральной службы безопасности Российской Федерации поздравляю вас со знаменательным событием – 90-летием со дня образования авиации органов безопасности.

Созданная в августе 1923 года, она стала неотъемлемой частью системы обеспечения безопасности нашей страны. В золотые страницы ее истории вписаны имена беззаветно преданных Родине летчиков – пилотов авиазвеньев войск ГВУ, героев Великой Отечественной войны, участников боевых действий в Афганистане, Таджикистане и на Северном Кавказе – тех, кто, проявляя героизм и мужество, а также высочайший профессионализм, успешно выполнял стоявшие перед органами безопасности трудные и ответственные задачи.

Сегодня постоянно возрастает роль авиационных подразделений в таких областях, как борьба с терроризмом, охрана рубежей нашей страны, защита экономических интересов государства, его природных и биологических ресурсов. Но нынешним военнотружущим авиационных подразделений – продолжателям славных традиций их предшественников – по плечу задания любой сложности.

Искренне благодарны вам за верность долгу, стойкость и самопожертвование. Уверены, что вы и далее будете отдавать все свои силы и энергию, знания и опыт выполнению возложенных на авиацию ФСБ России важнейших функций, вносить весомый вклад в обеспечение безопасности Отечества.

Особые слова признательности и поздравления ветеранам, отдавшим многие годы жизни нелегкой службе. Ваш опыт и традиции имеют непреходящее значение для воспитания новых поколений авиаторов.

От всей души желаем вам, дорогие товарищи, больших успехов в вашей ответственной работе, крепкого здоровья, счастья и благополучия.

Директор Федеральной
службы безопасности
Российской Федерации
генерал армии

А. Бортников

17 августа 2013 года

РЕДАКЦИОННЫЙ СОВЕТ:

Василий Титов
Владимир Васильев
Александр Афоничев
Владислав Гриб
Александр Ермолаев
Анатолий Кучерена
Александра Очирова
Анатолий Торкунов
Директор
Андрей Свешников
Шеф-редактор
Роман Аршанский
Заместитель шеф-редактора
Елена Ивахина
Ответственный секретарь
Сергей Мушкатеров
Бильд-редактор
Светлана Демидюк

Фоторедакторы:
Мария Лукина, Иван Полонский
Фотокорреспонденты: Игорь Михалев, Рафаэль Гараев, Антон Гришкевич, Павел Долганов
Директор по производству Ольга Афонина
Арт-директор Ольга Кустарева
Дизайнер Елена Помогаева
Препресс Дмитрий Малов
Цветоделение Наталья Шверина-Кашина
Литературный редактор Лариса Кабанова
Корректор Светлана Бывших

Авторы текстов:
Роман Аршанский, Александр Ивановский,
Екатерина Кислярова, Анатолий Кулеба,
Наталья Лайдинен, Илья Макаров,
Владимир Новиков, Константин Пугеев,
Василий Самотохин, Яков Серов,
Мария Слущенко, Анатолий Филатов

Дизайн, макет:
Издательское агентство А2

Учредитель:
Благотворительный фонд содействия защите гражданских, экономических, социальных и культурных прав военнотружущих и гражданских лиц «Безопасность и законность»
Адрес: 121108, г. Москва,
ул. Ивана Франко, д. 4, корп. 1

Свидетельство о регистрации
ПИ № ФС77-35646 от 16 марта 2009 г.
Отпечатано в типографии
«АСТ – Московский Полиграфический Дом»
Тираж: 3500 экз.

Фото на обложке:
Архив Управления авиации ФСБ России

Содержание



8



34



70

ДАТЫ. СОБЫТИЯ. ЦИФРЫ

ЮБИЛЕЙНАЯ ВСТРЕЧА

Руководители пограничных ведомств СНГ обсудили актуальные вопросы безопасности границ Содружества

2

ПРАКТИКА

«ЮЖНЫЙ УРАЛ – 2013»

На российско-казахстанской границе прошли крупномасштабные учения

4

СПЕЦНАЗ

«ГРАД» – работы специалистам по антитеррору хватит надолго

8

ЮБИЛЕЙ

НАБИРАЯ ВЫСОТУ

История авиации органов безопасности СССР и России насчитывает 90 лет

14

НАЧАЛО

ПЕРВЫЕ ПОБЕДЫ

Авиация погранвойск участвовала в боях от Средней Азии до Дальнего Востока

22

ВЗЛЕТ

ГОРЯЧИЕ МАРШРУТЫ

Вертолетчики пограничных войск выполняли спецзадания в любых условиях

24

ПАМЯТЬ

ОПАСНОЕ НЕБО

Война в Афганистане вписала особые страницы в историю авиации спецслужб

28

ИНТЕРВЬЮ

ГЕНЕРАЛ-МАЙОР

МИХАИЛ МАЛАХАТКИН:

«Наша задача – подготовка первоклассных пилотов»

34

НАГРАДА

ВОЗДУШНЫЕ АСЫ

За годы Великой Отечественной войны Героями Советского Союза стали 14 летчиков-пограничников

40

ОПЫТ

НА СТРАЖЕ ТРАДИЦИЙ

Результаты работы ветеранской организации авиации ФСБ России

48

ЗАБОТА

«КРЫЛЬЯ СПЕЦНАЗА»

ИДУТ НА ПОМОЩЬ
Ветераны авиации ФСБ России в отставке решают новые задачи

54

ВЫСТАВКА

НЕБЕСНАЯ ЭКСПОЗИЦИЯ

О становлении спецавиации рассказывают стенды Центрального пограничного музея ФСБ России

56

АНТИТЕРРОР

АДАМАС – ЗНАЧИТ

НЕСОКРУШИМЫЙ

Грани ответственности пограничного спецназа Сибири

62

БИОРЕСУРСЫ

БРАКОНЬЕРСКИЙ ИЛЛЮЗИОН

Мурманские пограничники сломали «идеальную» преступную схему

66

СМЕНА

«ДОЛГО БУДЕТ КАРЕЛИЯ

СНИТЬСЯ...»

Северо-Запад России принял летний молодежный лагерь Военно-патриотического центра «Вымпел»

70

ПРЕМИЯ ФСБ РОССИИ

ДЕТЕКТИВ С ПРОДОЛЖЕНИЕМ

Почему у сериала, получившего премию ФСБ России, остался открытый финал

74

КИРИЛЛ ГРЕБЕНЩИКОВ:

«История страны сложнее, чем написано в учебниках»

78

Юбилейная встреча

РУКОВОДИТЕЛИ ПОГРАНИЧНЫХ ВЕДОМСТВ СНГ
ОБСУДИЛИ АКТУАЛЬНЫЕ ВОПРОСЫ
БЕЗОПАСНОСТИ ГРАНИЦ СОДРУЖЕСТВА

НА БАЗЕ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ПОГРАНИЧНОЙ СЛУЖБЫ АЗЕРБАЙДЖАНСКОЙ РЕСПУБЛИКИ В БАКУ СОСТОЯЛОСЬ ОЧЕРЕДНОЕ ЗАСЕДАНИЕ СОВЕТА КОМАНДУЮЩИХ ПОГРАНИЧНЫМИ ВОЙСКАМИ ГОСУДАРСТВ – УЧАСТНИКОВ СНГ. В РАБОТЕ ФОРУМА, КОТОРЫЙ СТАЛ УЖЕ 70-М ПО СЧЕТУ, ПРИНЯЛИ УЧАСТИЕ ДЕЛЕГАЦИИ 10 ПОГРАНИЧНЫХ ВЕДОМСТВ ГОСУДАРСТВ – УЧАСТНИКОВ СНГ, А ТАКЖЕ ПРЕДСТАВИТЕЛИ ИСПОЛНИТЕЛЬНОГО КОМИТЕТА СОДРУЖЕСТВА, АНТИ-ТЕРРОРИСТИЧЕСКОГО ЦЕНТРА СНГ, ИНТЕГРАЦИОННОГО КОМИТЕТА ЕВРАЗЭС.

ТЕКСТ Константин ПУТЕЕВ

ФОТО из архива координационной службы СКПВ



С руководителями делегаций пограничных ведомств встретился президент Азербайджана Ильхам Алиев. В своем выступлении глава государства подчеркнул важность дальнейшего укрепления взаимодействия пограничных ведомств, дал высокую оценку деятельности Совета командующих в обе-

спечении пограничной безопасности Содружества.

Председатель Совета командующих пограничными войсками, первый заместитель директора – руководитель Пограничной службы ФСБ России генерал-полковник Владимир Кулишов проинформировал об итогах и перспективах деятельности Совета, принима-

емых мерах по укреплению пограничной безопасности на пространстве СНГ, а также о приоритетных направлениях деятельности Совета командующих на среднесрочную перспективу.

Перед началом заседания руководители делегаций посетили Академию Государственной пограничной службы Азербайджанской Республики, где озна-

комились с ее учебным процессом и условиями функционирования, а также побывали в олимпийском спортивном центре «Пограничник».

На заседании СКПВ его участники рассмотрели вопросы, по которым в общей сложности было принято 20 совместных решений. В обсуждении активно участвовали: председатель Координационной службы СКПВ генерал-полковник Александр Манилов, начальник Государственной пограничной службы Азербайджанской Республики генерал-лейтенант Эльчин Гулиев, председатель Государственной пограничной службы Кыргызской Республики полковник Курманакун Матенов, заместитель руководителя Пограничной службы – руководитель департамента пограничной охраны ПС ФСБ России генерал-полковник Николай Козик, руководитель Антитеррористического центра государств – участников СНГ генерал-полковник полиции Андрей Новиков.

Как рассказал журналистам Владимир Кулишов, члены Совета командующих проанализировали деятельность СКПВ по координации усилий пограничных ведомств государств – участников СНГ в сфере обеспечения пограничной безопасности на внешних границах. Они также обсудили меры по повышению эффективности принимаемых решений.

В ходе заседания приняты проекты решений Совета глав государств СНГ, которые позволят выйти на практическую реализацию механизма урегулирования кризисных ситуаций на внешних границах государств – участников СНГ и решить вопрос оказания незамедлительной помощи Республике Таджикистан в укреплении государственной границы на афганском направлении. Это в значительной степени поможет снизить остроту трансграничных вызовов и угроз с территории Афганистана для всех стран Содружества.

В качестве ключевых вопросов в повестке дня заседания стояли вопросы, связанные с укреплением внешних границ государств – участников СНГ и вы-



ЗАСЕДАНИЕ СКПВ В БАКУ ВКЛЮЧАЛО И ПАМЯТНЫЕ МЕРОПРИЯТИЯ. СЕНТЯБРЬ 2013 ГОДА

работкой приоритетных направлений взаимодействия пограничных ведомств по обеспечению пограничной безопасности в Центрально-Азиатском регионе и на Каспии. В числе этих вопросов: мониторинг государствами – участниками СНГ обстановки на участках внешних границ в Центрально-Азиатском регионе и на Каспии; изучение вопроса о создании Международного центра мониторинга обстановки на Каспии; объединение усилий по оказанию неотложной помощи Таджикистану для укрепления и обустройства таджикско-афганского участка внешних границ государств – участников СНГ; расширение сотрудничества с пограничными структурами Афганистана и Ирана по вопросам обеспечения пограничной безопасности в регионе, а также с рабочими структурами международных организаций.

Члены Совета командующих рассмотрели выполнение планов СКПВ в 2013 году, в том числе предварительные результаты совместных специальных пограничных операций и оперативно-профилактических мероприятий, проведенных в акваториях Каспийского, Черного и Азовского морей. Особое внимание было уделено

положению о проведении Эстафеты Победы вдоль внешних границ государств – участников СНГ, посвященной 70-й годовщине Победы советского народа в Великой Отечественной войне.

По общему мнению участников заседания, встреча руководителей пограничных ведомств прошла на высоком организационном уровне в духе доверия, взаимопонимания и конструктивного сотрудничества и стала очередным шагом по совершенствованию целостной системы охраны и укреплению внешних границ государств – участников СНГ.

Очередное заседание совета запланировано провести в Республике Молдова в 2014 году.

Во время проведения встречи в столице Страны огня (древнее название Азербайджана. – Прим. авт.) состоялось 29-е заседание Совета по пограничным вопросам государств – членов Евразийского экономического сообщества. На нем обсуждались вопросы взаимодействия пограничных ведомств государств, входящих в Евразийское экономическое сообщество.

В Баку также прошли двусторонние встречи руководителей пограничных ведомств. 

«Южный Урал – 2013»

НА РОССИЙСКО-КАЗАХСТАНСКОЙ ГРАНИЦЕ ПРОШЛИ КРУПНОМАСШТАБНЫЕ УЧЕНИЯ

ПОДРАЗДЕЛЕНИЯ НЕСКОЛЬКИХ ТЕРРИТОРИАЛЬНЫХ УПРАВЛЕНИЙ И ПОГРАНИЧНЫХ ОРГАНОВ СЛУЖБЫ БЕЗОПАСНОСТИ, АВИАЦИОННЫЙ ЦЕНТР ФСБ РОССИИ, ПОЛК ВНУТРЕННИХ ВОЙСК, ЧАСТИ ОМОА И ДРУГИЕ СИЛОВЫЕ СТРУКТУРЫ БЫЛИ ЗАДЕЙСТВОВАНЫ В УПРАВЛЕНЧЕСКОМ УЧЕНИИ «ЮЖНЫЙ УРАЛ – 2013», ОРГАНИЗАТОРОМ КОТОРОГО ВЫСТУПИЛА ПОГРАНИЧНАЯ СЛУЖБА ФСБ РОССИИ. В МЕРОПРИЯТИИ ТАКЖЕ ПРИНЯЛИ УЧАСТИЕ НАБЛЮДАТЕЛИ ИЗ СОВЕТА ФЕДЕРАЦИИ ФЕДЕРАЛЬНОГО СОБРАНИЯ РФ И ПОГРАНИЧНЫХ ВЕДОМСТВ БЕЛОРУССИИ И КАЗАХСТАНА. В ТЕЧЕНИЕ НЕДЕЛИ УЧАСТНИКАМ ПРЕДСТОЯЛО НЕ ПРОСТО ОТРАБОТАТЬ СОВМЕСТНЫЕ ДЕЙСТВИЯ НА САМОМ ПРОТЯЖЕННОМ УЧАСТКЕ РОССИЙСКОЙ ГРАНИЦЫ, НО И ОПРЕДЕЛИТЬ УРОВЕНЬ РЕАЛЬНЫХ УГРОЗ ПОГРАНИЧНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ, АКТУАЛЬНЫХ ДЛЯ СТРАН – УЧАСТНИЦ ТАМОЖЕННОГО СОЮЗА.

ТЕКСТ **Илья МАКАРОВ**
ФОТО **Рафаэля ГАРАЕВА** и **Антон ГРИШКЕВИЧА**



Активная фаза учения «Южный Урал – 2013» началась с участка ответственности Пограничного управления ФСБ России по Курганской и Тюменской областям. И здесь участники сразу столкнулись с рядом сложностей. Дело в том, что некоторые из проводимых на данном направлении мероприятий – в пункте пропуска и на «зеленой» границе – оказались не просто взаимосвязаны. Одно из них имело цель отвлечь внимание пограничников от другого, основного.

Поскольку учения проходили накануне открытия Универсиады, то и сюжеты ряда этапов мероприятия строились вокруг этого события.

– По информации, поступившей от наших казахстанских коллег, группа террористов запланировала серию терактов на территории города Казани, для чего предприняла попытку ввезти в Россию радиоактивные вещества, – рассказал офицер штаба учений Александр Иванов. – Их движение до границы контролировали оперативники Комитета национальной безопасности Казахстана. А задержать злоумышленников на территории автомобильного пункта пропуска «Петухово» предстояло уже нам.

Несмотря на то, что с началом работы Таможенного союза все виды таможенного контроля с границы было решено убрать, некоторые из них все-таки передали в ведение пограничных подразделений, несущих службу в пунктах пропуска. На КПП, в частности, сегодня имеются мобильные средства обнаружения радиоактивных веществ, поэтому вычислить машину злоумышленников не составило труда. На задержание были привлечены силы полиции.

– Через этот же пункт пропуска в Россию планировала въехать и другая преступная группа, – раскрыли в штабе подробности, касающиеся плана учений. – Однако, узнав о том, что на территории КПП находятся подразделения полиции, бандиты решили пересечь границу в другом месте, выбрав дорогу в обход пункта пропуска.



УЧЕНИЯ НА ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ

нарядов и применили в отношении пограничников силу. Тогда дебоширов заблокировали в вагоне, – прокомментировал очередной этап учения Александр Иванов.

Для нормализации ситуации к зданию железнодорожного вокзала были стянуты дополнительные силы пограничников и подразделения ОМОНа. После прибытия состава на станцию Петухово они ворвались в вагон. С помощью резиновых дубинок полицейские быстро нейтрализовали нарушителей, заковав их в наручники и уложив лицом вниз прямо перед зданием вокзала.

Пока на станции развивались эти события, организаторы отвлекающего маневра сумели пересечь границу. Но пограничный наряд, который нес службу на одном из участков, обнаружил признаки нарушения. После соответствующего доклада в район прибыли силы резерва – отделение мобильных действий (ОМД).

– Поскольку нарушители пересекли границу совсем недавно и далеко уйти не сумели, поисковые мероприятия и задержание террористов много времени

Чтобы переход террористов для стражей границы остался незамеченным, нарушители пошли на дерзкий шаг: они решили отвлечь внимание пограничных подразделений, организовав массовые беспорядки в железнодорожном пункте пропуска.

– По легенде учений, в ходе проверки документов контролеры выявили ряд пассажиров, которым въезд в Россию по различным причинам запрещен. Но эти пособники террористов отказались подчиниться требованиям наших



УСЛОВИЯ УЧЕНИЙ БЫЛИ МАКСИМАЛЬНО ПРИБЛИЖЕНЫ К РЕАЛЬНЫМ



не заняли, – подвел итог тактическому учению руководитель штаба.

На оренбургском направлении пограничники совместно с сотрудниками МВД России отрабатывали вопросы противодействия незаконной миграции. Сценарий этого этапа рассказал офицер штаба учений Игорь Массальский:

– Пограничный наряд отделения «Биофабрика» обнаружил две машины, двигавшиеся в направлении государственной границы. На одном из участков их уже ждали 10 человек, которые, предположительно, незаконно проникли на территорию России. После того как нарушители расселись по машинам, автомобили двинулись в обратном направлении. Информация об этом тут же поступила в отдел в городе Орске.

Для задержания транспортных средств с нелегалами решено было привлечь резервную оперативно-боевую группу пограничного спецназа. Прибыв в район, спецназовцы тут же организовали засаду у дороги, по которой, как ожидалось, должны были двигаться нарушители.

Едва их автомобиль приблизился к позициям спецназовцев, как путь

ему преградили средствами принудительной остановки – так называемой шиповкой. А через мгновение бойцы уложили всех пассажиров машины на землю. Спустя несколько минут задержанными занимались уже дознаватели и сотрудники миграционного контроля.

Однако вторая машина с нелегалами направилась в город другим маршрутом. Но на подъезде к Орску путь ей был прегражден автомобильной техникой оренбургского ОМОНа. И буквально через несколько секунд все нарушители уже находились в полицейских автозаках.

Не менее динамичный по содержанию этап учения прошел на базе Пограничного управления ФСБ России по Челябинской области. Именно здесь в районе населенного пункта Варна развернулись крупномасштабные поисковые мероприятия преступной группы, пытавшейся скрыться от преследования за границей. Подразделения, непосредственно охраняющие границу, отделение мобильных действий, пограничный спецназ, бойцы 131-го специального моторизованного

полка внутренних войск, части ОМОНа, вертолеты авиационного центра ФСБ, экипажи ДПС – вот лишь общий перечень всех задействованных на этом этапе сил.

– В пограничное управление от коллег из полиции поступила информация о том, что несколько вооруженных преступников похитили крупную сумму денег и в данный момент пытаются скрыться от преследования, двигаясь в направлении границы с Казахстаном, – рассказали в штабе учений. – Чтобы не допустить пересечения границы, было решено провести совместную операцию. Цель ее заключалась в том, чтобы общими усилиями принудить преступников двигаться в направлении того района, где заранее будет организована засада.

Пока экипажи ДПС преследовали бандитов, подразделения ОМОНа и внутренних войск начали перекрывать маршруты, по которым грабители сумели бы выйти к границе. Поняв, что пересечь государственный рубеж по выбранному пути не удастся, бандиты искали другие, но обязательно наткнулись на очередной кордон полицейских.

Они были вынуждены постоянно менять свой маршрут и не подозревали, что вот-вот попадут в западню...

Пока подразделения полиции перекрывали автомобильные дороги, ведущие в направлении границы, и отесняли грабителей, для организации засады в район блокирования прибыли пограничники отделения мобильных действий. С другого фланга отсекать путь злоумышленникам предстояло сотрудникам пограничного спецназа. Бойцы оперативно-боевой группы десантировались с борта зависшего вертолета беспарашютным способом и заняли позиции.

Силовую часть проводимой операции осуществили с участием пограничного спецназа и отделения мобильных действий: бандитов блокировали и открыли по ним огонь. В результате перестрелки все злоумышленники были «уничтожены».

Учеба учебой, но о своей основной функции - охране государственной границы - пограничники никогда не забывают

Заключительным этапом учения «Южный Урал – 2013» стала боевая стрельба на базе 25-го отряда специального назначения МВД России и полигона Курганского пограничного института ФСБ России. Для подразделений спецназа и ОМД на мишенных полях смоделировали обстановку, повторяющую сюжет проведенных накануне тактических учений.

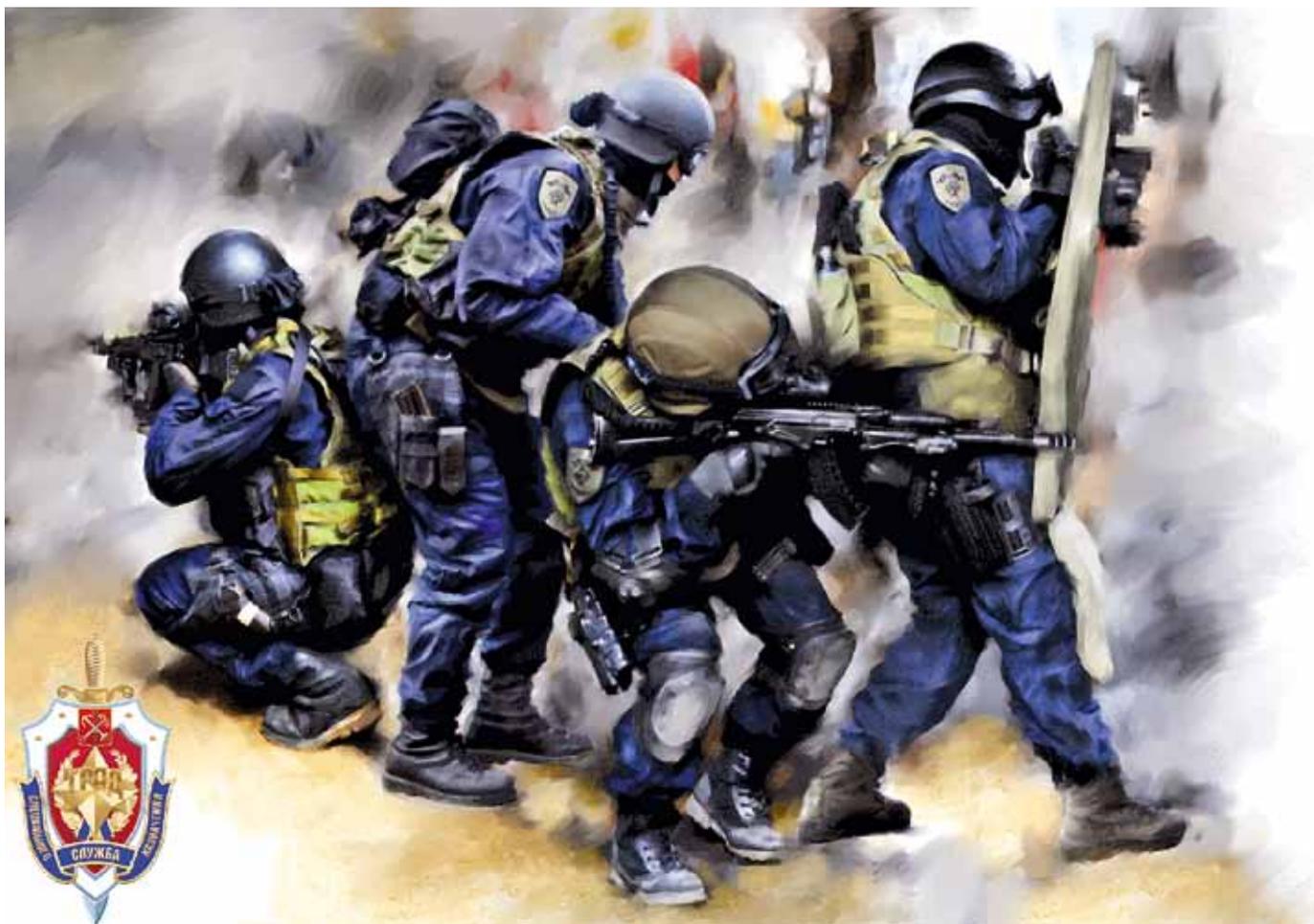
– Следует отметить, что помимо целей самого мероприятия у данного управленческого учения есть и иные результаты, – подвел итог Игорь Мас-

сальский. – Во-первых, пограничниками в этот период были задержаны 14 нарушителей границы, более 200 нарушителей пограничного режима, выполнено свыше 160 оперативных заданий, возбуждено 7 уголовных дел. Во-вторых, наши коллеги из Наркоконтроля и полиции изъяли свыше 40 килограммов наркотиков, зарегистрировали большое количество преступлений. Как видите, учеба учебой, но о своей основной функции – охране государственной границы – здесь никто не забывал! 



УЧЕНИЯ ПОМОГАЮТ ПОГРАНИЧНИКАМ УСПЕШНО СПРАВЛЯТЬСЯ СО СЛУЖЕБНЫМИ ОБЯЗАННОСТЯМИ

«Град» – работы специалистам по антитеррору хватит надолго



ЮБИЛЕЙ БОЕВОГО ПОДРАЗДЕЛЕНИЯ НЕ МОЖЕТ ОБОЙТИСЬ БЕЗ НОТКИ ГРУСТИ. РАССКАЗЫВАЯ О СЛАВНОМ ПУТИ, КОТОРЫЙ ЗА ЭТО ВРЕМЯ ПРОШЕЛ СПЕЦНАЗ, ЛЮБОЙ СВИДЕТЕЛЬ И УЧАСТНИК ТЕХ СОБЫТИЙ ОБЯЗАТЕЛЬНО ВСПОМНИТ ТОВАРИЩЕЙ, КОТОРЫЕ УШЛИ ИЗ ЖИЗНИ ЛИБО В БОЮ, ЛИБО УЖЕ НА «ГРАЖДАНКЕ». НО В ЛЮБОМ СЛУЧАЕ УШЛИ РАНЬШЕ СРОКА, ПОТОМУ ЧТО ТАКАЯ НАПРЯЖЕННАЯ СЛУЖБА БЕЗ ПОСЛЕДСТВИЙ НЕ ПРОХОДИТ. В КАБИНЕТЕ РУКОВОДИТЕЛЯ РЕГИОНАЛЬНОЙ СЛУЖБЫ СПЕЦИАЛЬНОГО НАЗНАЧЕНИЯ УФСБ РОССИИ ПО ГОРОДУ САНКТ-ПЕТЕРБУРГУ И ЛЕНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ НА СТЕНАХ НЕСКОЛЬКО ФОТОГРАФИЙ. НА НИХ – ЛЮДИ, С КОТОРЫМИ ЕМУ ДОВЕЛОСЬ СЛУЖИТЬ В САМЫХ РАЗНЫХ ТОЧКАХ КАК В СПЕЦНАЗЕ, ТАК И В ДРУГИХ ПОДРАЗДЕЛЕНИЯХ. ЗДЕСЬ ПОМНЯТ ВСЕХ, НАЧИНАЯ ЕЩЕ С НЕШТАТНОГО ПОДРАЗДЕЛЕНИЯ «БАЛТИКА», СОЗДАННОГО ПРИ ЛЕНИНГРАДСКОМ УПРАВЛЕНИИ КГБ СССР ДЛЯ СИЛОВОГО ЗАДЕРЖАНИЯ ПРЕСТУПНИКОВ. «ГРУППОЙ АКТИВНЫХ ДЕЙСТВИЙ» ИЛИ, КАК ГОВОРЯТ СЕГОДНЯ, «ГРАДОМ», ОДНИМ ИЗ САМЫХ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫХ СПЕЦНАЗОВ СТРАНЫ, СОГЛАСНО ПРИКАЗУ НАЧАЛЬНИКА ПЕТЕРБУРГСКОГО УПРАВЛЕНИЯ МИНИСТЕРСТВА БЕЗОПАСНОСТИ РОССИИ «БАЛТИКА» СТАЛА 12 АВГУСТА 1993 ГОДА.

ТЕКСТ Роман АРШАНСКИЙ

ФОТО Павел ДОЛГАНОВ, архив УФСБ России по г. Санкт-Петербургу и Ленинградской области

❓ Когда стало легче отбирать людей в спецназ – во времена «Балтики» или сейчас?

В то время мы жили в другом государстве. Тогда, наверное, с подбором кадров в наше подразделение было проще с психологической точки зрения. У ребят, которые к нам приходили, был моральный стержень, одинаковые ценности и воспитание. И отношение к ним, сотрудникам Комитета госбезопасности, по тем временам было не такое, как сейчас. Вообще состав сотрудников в КГБ СССР тогда отличался от нынешнего. Собственно и вопросов с подбором кадров в подразделение не было, просто больше ориентировались на гражданских лиц с чекистским образованием, поскольку задачи перед нами стояли несколько иные, чем сегодня. Кадровики делали первичный отбор, а затем мы уже беседовали с кандидатами и решали – брать их или не брать. Сейчас мы ведем ребят с середины учебы, беседуем с потенциальными кандидатами, пытаемся понять их психологию, принимаем у них физические тесты, и уже после этого наши кадры ими занимаются.

❓ В какой момент цели и задачи спецназа стали меняться? И как Вы отреагировали на новые требования?

Мы поняли, что надо менять подготовку и обучение сотрудников после первой чеченской кампании. Наши знания об антитерроре – как штурмовать

автобус, метро, самолет, освобождать заложников – в Чечне почти не приходились. У нас были навыки работы с людьми, мы умели обращаться с оружием, знали приемы рукопашного боя, но тактику, допустим, партизанской войны не изучали. В то время нам приходилось и в тыл боевиков ходить для выполнения там специальных операций. Например, контрразведка ставила задачу: вывести целую семью или человека из занятого незаконными вооруженными формированиями населенного пункта, поскольку нельзя было допустить, чтобы люди попали в руки боевиков. Или надо было достать некие документы, которые спрятаны на захваченной территории. И мы снова и снова шли на задания. Стало ясно, что надо больше узнать о работе наших отцов и дедов в Великую Отечественную войну – как они ходили в тыл противника, пересекали линию фронта, ведь мы выполняли практически те же самые задачи. Так формировался современный спецназ ФСБ России.

❓ То есть можно говорить, что есть спецназ до и после 1994 года?

Это абсолютно разные подразделения. Мы кардинально поменяли подготовку спецназа, из военных училищ стали приглашать к себе специалистов по минно-взрывному делу, ведению уличных боев, тех, кто знает о действиях бойцов в наступлении, в обороне и так далее. И на эти знания мы накладывали свои

навыки и ту базу, которую нам давали в центре. Мировоззрение спецназа очень поменялось в сторону военной науки. И в то же время у нас служили ребята, которые пришли с оперативным образованием, они прекрасно знали эту сторону деятельности. Мы ведь не только воевали, но и неоднократно «прикрывали» оперативных сотрудников. И тут требовались навыки, которые давало оперативное образование. Например, как войти в контакт с человеком, не рассекретить себя перед объектом, ведь у военного, тем более если он учился в советское время, была соответствующая выправка, поведение, которые опытный противник мог сразу заметить. Так, благодаря службе в подразделении специалистов из разных областей, образовывался симбиоз знаний и навыков, которыми мы сейчас оперируем.

❓ А какое отношение к оперативной подготовке сегодня? Насколько она необходима бойцу спецназа?

Всем ребятам, которые приходят к нам сегодня, мы даем оперативное образование. Оно нужно для того, чтобы они тоже начинали мыслить в этом направлении и знали, чем занимаются различные спецслужбы, что такое агент, уголовное дело, оперативная разработка. При постановке задач идет непосредственное общение с оперативными сотрудниками и с офицером спецназа, который знает способы и методы оперативной работы,

им легче найти общий язык. У нас в штабном подразделении практически все ребята с оперативным образованием, они уже потрудились на такой работе. Те же навыки прививаем и бойцам.

В спецназе каждый сотрудник должен быть «универсальным солдатом»?

В составе нашей службы есть штабное подразделение. В нем работают люди, которые разрабатывают оперативно-боевые планы, проводят рекогносцировку, т.е. готовят мероприятия. Это нужно для того, чтобы на совещании рассказать бойцам, какая на месте оперативная обстановка, на что следует обратить особое внимание. Штаб составляет схемы, в его задачу входит получить планы, узнать, где и что располагается, провести оценку местности совместно с сотрудниками, которые будут непосредственно решать задачу. И только после этого мы начинаем работать.

С точки зрения подготовки у сотрудников-силовиков больше внимания уделяется боевой составляющей, т.е. физической подготовке, стрельбе, воздушно-десантной и водолазной практике. Разумеется, для боевого отдела и для штаба управления разные нормативы физподготовки.

Есть у нас и вспомогательные подразделения, которые обеспечивают применение специальных средств при проведении мероприятий. Там служат

инструкторы по вооружению, которые досконально, до винтика, знают состав спецсредств, комплектность наших приборов, техники, оружия. Плюс к этому у нас там служат специалисты по транспорту и вождению.

Есть ли у «Града» какие-то принципиальные отличия от коллег из других спецподразделений?

Мы отличаемся, наверное, тем, что «компактнее». У нас есть свой конкретный регион ответственности, в нашем случае – это Северо-Запад России. И задачи здесь могут быть поставлены различные. Допустим, надо «брать» кого-то на воде или для элемента внезапности десантироваться по канату с вертолета. Бойцы нашего подразделения должны уметь все. Но своя специфика, разумеется, существует.

В принципе универсальность должна быть у каждого, потому что в боевых порядках ты должен заменить любого человека. Кто-то делает некоторые вещи лучше, кто-то хуже, от этого никуда не уйдешь. Параметры у всех разные – один может быть ростом повыше, а другой физически крепче. Следовательно, каждый просто от природы лучше приспособлен к тем или иным видам деятельности. Скажем, «поджарому» бойцу небольшого роста проще запрыгнуть в окно автобуса при штурме, но он будет менее комфортно чувствовать себя со штурмовым щитом весом в четверть центнера.

Нормативы по оперативно-боевой подготовке все, конечно, сдают одинаковые, но уже командир выбирает, кого куда отправить. Пожалуй, наиболее узкая специализация у боевых пловцов. Альпинистскую подготовку мы все проходим, есть инструкторы, которые выезжают и занимаются на базе Центра специального назначения (ЦСН), затем передают опыт здесь. Но у меня все ребята знают горно-лесистую местность, штурмуют самолеты, машины, автобусы, здания, заходят в населенные пункты. Это, так сказать, « типовые » задачи, к решению которых мы должны быть готовы постоянно.

Можно ли назвать спецназ «лекарством от террора»?

Лекарство от терроризма – не спецназ. Мы, если говорить медицинскими понятиями, не терапия, а хирургия. Спецназ отсекает то, что мешает людям жить нормально, он бьет конкретно по той части терроризма, которую выявили оперативные сотрудники. Спецназ – это силовая составляющая, которая применяется, когда становится ясно, что если не решить задачу жестко – дальше будет только хуже. А найти лекарство от терроризма – это глобальная тема. Я с 1985 года в спецназе, и терроризм претерпел за это время радикальные изменения. Кто мог подумать тогда, что самолеты врежутся в башни? В глобальном смысле решать проблему должна политика государств.

Мы – солдаты. Но не оловянные солдатики. Я всегда повторяю, что при нашей работе надо всегда включать голову, чтобы потом никто не мог тебе предъявить претензии. За всю службу в «Граде» действия наших сотрудников никогда не становились предметом уголовного разбирательства. Человека зафиксировал, задачу решил, на этом – все, дальше работают опера. Мы, в отличие от докторов, погибаем во время операций. Но не потому, что неподготовленные, а потому что каждый старается выполнить боевую задачу, сделать так, чтобы не погиб твой друг и товарищ,



чтобы остались живы те, ради кого работаем, – заложники и все остальные.

❓ Сейчас время террористов-любителей, которые по большей части встречались в 1980-е, прошло. Они стали весьма подготовленными. Что им противопоставляет современное спецподразделение?

Что касается физической подготовки, требования ужесточаются, потому что нагрузки возрастают. Также очень многое сегодня решает умение спецназовца работать с современным вооружением, техникой. Например, приборы, которые позволяют выявить и обнаружить террориста за стеной. Есть специальный локаатор, с которым, если не пройти специальную подготовку, не определишь, есть под землей провода, мины и т.п. Человек без такой подготовки не сможет современное оборудование применять эффективно. От этого будет страдать дело, и могут погибнуть люди.

Те, кто создает новейшее оборудование, рассчитывают на человека, идеально подготовленного к его использованию. Сегодня высокий интеллект у спецназовца должен быть обязательно. Мы проверяем IQ в специальных исследованиях, а также посылаем сотрудников учиться, в том числе и в беседах с экспертами.

Есть люди, которые физически подготовлены хорошо, они отличные солдаты для армии. Но если им дать современный коллиматорный прицел, поставить оптическую насадку-увеличитель или еще что-то – они просто теряются, не знают, как и что с этим делать. Тот же тепловизор или лазерный дальномер надо уметь использовать, там не просто «кнопку нажал и готово».

К спецназу отношение не такое, как к армии, поэтому одной простой манипуляцией не всегда все решишь. Кроме этого, в боевой ситуации надо уметь исправить все, что вышло из строя. То же самое касается минно-взрывного дела. В нем есть такие «фишки», которые требуют не только специальной подготовки, но и наличия в голове нормальных мозгов – без этого никуда.



Не менее важна и «физика». Если окажешься неподготовленным, то поведешь своих товарищей. Пошли, допустим, в горно-лесистую местность, а кто-то один «сдох» и тем самым создал проблему для всей группы. Это в кино можно тащить человека десятки километров. А тот, кто хоть раз в горах тащил человека на себе, прекрасно представляет, что это такое. Поэтому к физической подготовке очень требовательное отношение. Но, повторю, и на мозг нагрузка идет гораздо больше, чем раньше. Мы раз в году планово выезжаем на Северный Кавказ и, тьфу-тьфу, возвращаемся живыми и здоровыми, выполняя там

очень непростые задачи. У меня ребята все прошли через боевые действия, практически все обстрелянные...

❓ А какие реальные операции проводились в последнее время по Северо-Западу?

Могу рассказать про нашумевший случай с нарколабораторией. Оперативники вычислили, где она располагается, и узнали, что там находится очередная партия метадона. Задача была в кратчайший срок ее захватить. После команды мы уже минут через 40 находились над базой наркодельцов в Новгородской области. Используя авиацию ФСБ Рос-

сии, произвели беспарашютное десантирование и захватили лабораторию, которая на бумаге значилась как ферма по разведению кроликов. Кролики там, и правда, были: четыре, кажется, штуки. Но был и контейнер на колесах, в котором находилось три синтезатора по изготовлению наркотиков. Этим наркодельцов долго не могли поймать, потому что они, когда чувствовали, что их засекли, контейнер переставляли в машину и меняли точку дислокации. Нам пришлось действовать очень быстро, и взяли мы тогда, как позже выяснилось, годовую дозу потребления метадона в России. Лаборатория была оснащена по последнему слову техники, в ней оборудования стояло на миллионы, а изготавливали его наши химики-умельцы.

Что касается глобальных мероприятий, то в последнее время мы практикуем учения всех силовых подразделений города Санкт-Петербурга, чтобы отработать взаимодействие при проведении какой-то реальной операции. Также мы создаем штаб, куда входят представители всех ведомств, вместе выезжаем и отрабатываем различные учебные задания. Жизнь показала, что мы на правильном пути. В одной



из операций мы совместно с бойцами специальных подразделений, нашего ГУВД и УФСИН работали в Апраксином дворе, где собралось более пяти сотен жителей бывших азиатских союзных республик. У них была выставлена своя охрана, работала «наружка», милиция туда просто не могла зайти незамеченной. Та совместная операция прошла очень удачно, ОМОН и СОБР сумели заблокировать Апраксин двор, а мы зашли внутрь. Была произведена проверка документов и выявлены не только нелегалы, но и представители экстремистских группировок. Могу сказать, что межведомственное взаимодействие на учениях помогло. Эти две крайние операции мы проводили как раз в Санкт-Петербурге. Что касается Северо-Кавказского региона, то там спецопераций проводилось много, но про них еще рано рассказывать.

20 лет для спецназа в современных условиях – возраст очень серьезный. Вы уже делитесь опытом или продолжаете его накапливать перед тем, как учить других?

Опытom мы делимся, безусловно. Проводим с коллегами совместные учения, если перед нами ставится такая задача, то учим представителей региональных подразделений, которые приезжают на сборы. Но и сотрудники «Града» часто приезжают в Центр специального на-

значения на сборы и перенимают опыт у москвичей. У каждого подразделения есть свои «фишки». Например, мы ежегодно проводим турнир по стрельбе из боевого оружия, который пользуется большим авторитетом и уважением среди специальных подразделений. Приезжает, как правило, много команд. Упражнения на соревнованиях нестандартные, максимально приближенные к боевым. Здесь вообще идет колоссальный обмен опытом. Мы перенимаем друг у друга приемы, навыки, смотрим, какое оборудование больше подходит для реальных условий, какое дает лучшие результаты. Вообще спецназ – это маленькие войска, мы варимся в своей каше. И если есть какие-то полезные идеи, то стараемся передать их товарищам. Террористы со временем меняют свою тактику – и мы меняем свою тоже. Кроме того, сотрудники центрального аппарата ЦСН выезжают учиться и соревноваться за границу. И к ним приезжают коллеги из-за рубежа, причем приезжают с удовольствием, потому что спецназ ФСБ России может многому научить. Соответственно, они перенимают наш опыт, а мы смотрим, что взять на вооружение у них.

В XXI веке появилась модная тенденция – принимать на службу женщин. Возможно ли их появление в боевом спецназе?



Мое мнение – вряд ли. Когда-то давно была идея набрать целое отделение девушек. Это было связано с тем, что в те годы участились захваты самолетов и рассчитывали, что девушки будут находиться на борту под видом стюардесс. Однако до практики дело так и не дошло. И ВДВ, и спецназ – не женское дело! Мне всегда очень жалко женщин, которые работают в органах безопасности в той же «наружке». Ведь надо идти на очень большие ограничения, зная, к чему надо быть готовым. «Солдата Джейн» в жизни мне видеть не довелось. То, что иногда приходится выдерживать мужикам в тех же полевых выходах – вряд ли выдержит женщина. В некоторых зарубежных государствах «женский спецназ» лихо марширует на парадах, но мне не доводилось слышать ни об одной серьезной операции таких подразделений.

❓ Что Вы можете сказать тем, кто только собирается прийти в спецназ?

У нас нет недостатка в кандидатах на службу. Но когда мы беседуем с ребятами, пытаемся понять их мотивацию, то часто видим, что ее как таковой нет. Работа у нас такая, что романтика быстро проходит – как правило, после первого боя, когда в тебя начинают стрелять. Если хочешь служить в спецназе – к этому надо готовиться не только физически, но и психологически. Следует понимать, что твоя жизнь теперь тебе не принадлежит, что ты берешь на себя огромные обязательства и перед Родиной, и перед боевыми товарищами. И что любая боевая операция может оказаться для тебя последней...

Поэтому стоит все-таки сначала окончить военное училище или пройти службу в армии, чтобы себя хоть в какой-то мере проверить-испытать... Без этого я бы не советовал людям к нам идти, потому что если ошибешься в выборе работы, то эта ошибка может стоить жизни тебе или твоим товарищам. У нас были случаи, когда люди уходили со службы. Я скрывать этого не буду. Уходили потому, что начинали бояться,



понимали, что они не туда попали. Как правило, осваиваются мужики, которые срочную прошли в той же Чечне или где-то повоевали. Они понимают психологию войны, понимают, на что могут рассчитывать. Очень многие приходят под впечатлением от кино, хотя я еще ни одного по-настоящему реального фильма про спецназ ФСБ России не видел. Мы любим «Агента национальной безопасности», но больше за то, что персонаж там очеловечен, с юморком, снято местами даже близко к тому, что бывает в жизни. А вот те сериалы – боевики, посмотревшись которых к нам приходят кандидаты на службу, их мы оставим на совести сценаристов и режиссеров.

❓ А что еще любят смотреть в спецназе?

Мы с удовольствием смотрим старые фильмы о войне или, допустим, «Звезду». Это отличный фильм, который сняли уже в наше время с современными актерами. Хотя в последнее время появилось несколько неплохих картин – «9-я рота», «Грозовые ворота», еще есть несколько....

❓ Фотографии на стенах кабинета – это память о прошедших годах в «Граде»? И необычное фото – Высоцкий в роли Жеглова...

К сожалению, некоторых ребят, которых вы видите здесь, уже нет в живых.

Но есть фото «Града», сделанное в 1993 году, в день образования.

Сейчас к нам приходит уже третье поколение ребят. Ветеранов, которые начинали еще с «Балтики», осталось двое. К сожалению, уходят люди. Умер Ярослав Карташевич, который также был командиром «Града», Царство ему Небесное... Еще несколько ребят, которые в первую чеченскую с нами были, тоже Бог прибрал. На фото я смотрю, вспоминаю, есть определенная ностальгия. А Жеглов из «Места встречи...» – это один из моих любимых фильмов, многие наши офицеры тоже его любят. Очень много ребят благодаря этому фильму пошли служить, бороться с несправедливостью. Я считаю, что это один из лучших фильмов вообще и сам этот кадр шикарный. Мой сын тоже был курсантом, окончил Рязанское десантное училище, сейчас на такой же работе, как и я, поэтому для меня их желание вполне понятно.

❓ Какими Вы видите следующие пять лет работы «Града»?

Таковыми же тяжелыми и напряженными, как и предыдущие двадцать. Легче не будет однозначно, потому что все, что сейчас творится в мире, показывает – работы специалистам по антитеррору хватит надолго. И территория России, к сожалению, не исключение. Значит, государство обязано иметь такие подразделения. 🇷🇺

Набирая высоту

ИСТОРИЯ АВИАЦИИ ОРГАНОВ БЕЗОПАСНОСТИ СССР И РОССИИ
НАСЧИТЫВАЕТ 90 ЛЕТ

ВПЕРВЫЕ ВОПРОС О СОЗДАНИИ СОБСТВЕННОЙ АВИАЦИИ В ВОЙСКАХ ОГПУ ВОЗНИК В 1923 ГОДУ. ЭТО БЫЛ ПЕРИОД АКТИВНОЙ И ЖЕСТОКОЙ БОРЬБЫ СОЕДИНЕНИЙ И ЧАСТЕЙ РККА И ПОГРАНИЧНИКОВ С БАНДАМИ БАСМАЧЕЙ НА ГРАНИЦЕ И В ТУРКЕСТАНЕ. ПРИКАЗ РЕВВОЕНСОВЕТА РЕСПУБЛИКИ И ГПУ ОТ 18 ИЮЛЯ 1923 ГОДА ПРЕДПИСЫВАЛ: «ГЛАВНОМУ УПРАВЛЕНИЮ КРАСНОГО ВОЗДУШНОГО ФЛОТА РЕСПУБЛИКИ ПРИСТУПИТЬ К ФОРМИРОВАНИЮ АВИАЗВЕНЬЕВ ДЛЯ ВОЙСК ГПУ...». В ПРИКАЗЕ ГПУ «О ФОРМИРОВАНИИ АВИАЗВЕНЬЕВ ДЛЯ ВОЙСК ГПУ» ОТ 14 АВГУСТА ТОГО ЖЕ ГОДА, ПОДПИСАННОМ ЗАМЕСТИТЕЛЕМ ПРЕДСЕДАТЕЛЯ ОГПУ ИОСИФОМ УНШЛИХТОМ, УЖЕ КОНКРЕТНО УКАЗЫВАЛОСЬ: «В ЦЕЛЯХ УСИЛЕНИЯ ВОЙСК ГПУ ТЕХНИЧЕСКИМИ СРЕДСТВАМИ НА 1924 ГОД СФОРМИРОВАТЬ ПЯТЬ АВИАОТРЯДОВ ПО ТРИ ЗВЕНА В КАЖДОМ – ВСЕГО 30 САМОЛЕТОВ РАЗЛИЧНЫХ СИСТЕМ. ИСПОЛНЕНИЕ ПРИКАЗА ПОРУЧИТЬ УПОЛНОМОЧЕННОМУ ГЛАВВОЗДУХФЛОТА ПРИ ГПУ ТОВ. А.А. ПОРОХОВЩИКОВУ». ДАТУ ЭТОГО ПЕРВОГО ПРИКАЗА ГПУ МОЖНО СЧИТАТЬ ДНЕМ РОЖДЕНИЯ АВИАЦИИ ОРГАНОВ ГОСУДАРСТВЕННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ СССР.

ТЕКСТ **Владимир НОВИКОВ**



ВАЛЕРИЯ ЧКАЛОВА (В ЦЕНТРЕ), **ГЕОРГИЯ БАЙДУКОВА** (СЛЕВА) И **АЛЕКСАНДРА БЕЛЯКОВА**, СОВЕРШИВШИХ ВЫНУЖДЕННУЮ ПОСАДКУ НА ОСТРОВЕ УДД В ОХОТСКОМ МОРЕ ИЗ-ЗА ШТОРМОВОЙ ПОГОДЫ, ОТЫСКАЛИ ИМЕННО АВИАТОРЫ-ПОГРАНИЧНИКИ, 1936 ГОД

Первые шаги

Первый руководитель авиационной структуры Александр Пороховщиков уже в 1923 году приступил к набору экипажей, командного и технического состава сначала двух авиационных звеньев – для сухопутных и морских войск ГПУ. В 1924 году он сформировал экипажи уже пяти авиаотрядов по три звена в каждом из наиболее достойных командиров и летчиков ВВС и Гражданский воздушный флот (ГВФ). Некоторые из них уже имели опыт службы в авиационных отрядах особого назначения (АООН). Они-то и стали костяком будущего «авиаспецназа ГПУ», и в первую очередь – авиационных частей пограничных войск. В том же году он отобрал 40 слушателей Высшей пограничной школы и направил их для обучения в различные авиашколы. Впоследствии из них были сформированы специальные авиаподразделения ВЧК-ОГПУ.

История авиации пограничных войск началась в 1932 году, когда в пограничных округах НКВД СССР по постановлению Совета Труда и Оборона СССР от 21 июля 1932 года были сформированы первые 15 авиаотрядов, состоявших из трех-четырёх авиазвеньев самолетного состава. Эта дата и вошла в историю как день рождения авиации пограничных войск (ПВ), так как именно с образованием отдельных авиаотрядов во всех пограничных округах в 1932 году авиация ПВ организационно стала существовать как система.

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

В довоенный период летчики границы участвовали во всех крупных вооруженных пограничных конфликтах: в синьцзянских событиях на со-



УЧАСТНИКИ ЭКСПЕДИЦИИ ПО СПАСЕНИЮ ЭКИПАЖА ПАРОХОДА «ЧЕЛЮСКИН» У САМОЛЕТА, НОЯБРЬ 1937 ГОДА



ПЕРЕПРОЕКТИРОВАННЫЙ И ДОРАБОТАННЫЙ У-2 ВПЕРВЫЕ БЫЛ ПОДНЯТ В ВОЗДУХ 7 ЯНВАРЯ 1928 ГОДА ИЗВЕСТНЫМ ЛЕТЧИКОМ МИХАИЛОМ ГРОМОВЫМ

ветско-китайской границе с аэродрома Бахты в 1933 году, в борьбе с остатками басмачества в песках Туркмении и в горах Таджикистана в середине 1930-х, на границе Казахстана с Китаем с аэродрома Туругард в 1937 году, в Хасанских событиях в Приморье в 1938 году. Участвовали они в спасении экипажа и пассажиров затертого льдами парохода «Челюскин» в Чукотском море в феврале 1933 года, обеспечивали автопробег Каракумы – Москва в 1934 году. Именно летчики границы первыми отыскали в июле 1936 года совершивший вынужденную посадку на острове Удд самолет Ант-25 Валерия Чкалова, а также спасли

группу альпинистов Евгения Абалакова, которая попала под лавину при восхождении на пик Хан-Тенгри в сентябре 1936 года. Многие годы авиаотряды участвовали в агитационных авиаперелетах и в авиационных парадах.

Первой серьезной реорганизацией авиации ПВ, в соответствии с постановлением Правительства № 274 от 29 июня 1939 года «Об авиационных отрядах НКВД», стало формирование авиабригады ПВ НКВД, в которую сводились все разрозненные и малочисленные авиационные отряды на границах нашего государства. На базе авиаотрядов были сформированы 12 от-

дельных авиаэскадрилий, состоящих из 15 самолетов каждая. Командиром авиабригады ПВ в августе 1939 году был назначен полковник Илья Чупров.

К началу Великой Отечественной войны в состав пограничных войск НКВД СССР входили следующие авиационные части и подразделения: в Украинском погранокруге – 7-я морская отдельная авиационная эскадрилья в Одессе, в Крымском – 6-я отдельная авиаэскадрилья в Коктебеле, в Прибалтийском погранокруге – 11-я отдельная авиаэскадрилья в Курессааре (о. Саарема), в Белорусском – 10-я отдельная авиаэскадрилья в Гродно, в Туркменском – 4-я авиаэскадрилья в Мары, в Среднеазиатском – 8-я отдельная авиаэскадрилья в Ташкенте, в Казахском – 3-я отдельная авиаэскадрилья в Алма-Ате, в Забайкальском – 9-я отдельная авиационная эскадрилья на ст. Белая, в Приморском – 2-я отдельная авиаэскадрилья в Петропавловске-Камчатском и 5-я отдельная авиаэскадрилья во Владивостоке, в Хабаровском погранокруге – 10-я отдельная авиаэскадрилья в Хабаровске, 2-е отдельное морское авиазвено при 4-м погранотряде войск НКВД в Архангельске и 1-е отдельное морское авиазвено в Новой Ладого.

Непосредственно Главному управлению пограничных войск НКВД СССР были подчинены штаб и управление Отдельной авиационной бригады (численность – 90 человек), 1-я отдельная авиационная эскадрилья (217 человек), узел связи управления авиабригады

(24 человека), 1-я окружная авиаремонтная мастерская (12 человек). Все эти части и подразделения базировались на аэродроме Быково под Москвой. Командиру авиабригады также подчинялись все авиачасти ПВ на государственной границе. На вооружение, кроме уже имевшихся у пограничников У-2, Р-5 и МБР-2, поступили самолеты новых типов: учебные УТ-2, УТИ-4, скоростные бомбардировщики СБ, скоростные разведчики Р-10, гидросамолеты МБР-2-бис, истребители Як-1, МиГ-1, МиГ-3, транспортные Ли-2, ПС-84 и С-47.

В боях за Победу

Несмотря на немногочисленный состав, авиационные части внесли достойный вклад в Победу. 11-я, 10-я, 6-я, 7-я авиаэскадрильи и два усиленных отдельных гидроавиазвена наравне с пограничными отрядами с первых часов Великой Отечественной войны вступили в бой с превосходящими силами противника. В первые часы и дни войны в воздушных боях смертью храбрых пали 12 пограничных экипажей самолетов Р-10 и СБ. Остальные сумели пробиться из окружения. Через две недели после начала войны, согласно мобилизационному плану, на Севере, западной границе и Черном море все они были переданы в состав Красной армии и ВМФ. Летный состав в действующей армии успешно отвоевал всю войну.

В августе 1941 года в Быково был сформирован 1-й истребительный

авиационный полк пограничных войск НКВД. Состоявший из трех эскадрилий самолетов МиГ-3 и эскадрилья пикирующих бомбардировщиков Пе-2, он вошел в оперативное подчинение 6-го авиационного корпуса и охранял с воздуха восточный сектор Москва – Кашира – Коломна. Главная задача этого полка заключалась в прикрытии Каширской ГРЭС, которая давала свет правительственным зданиям и командным пунктам столицы, а также железной дороги, связывающей Москву с восточными и южными регионами страны. Приказ звучал так: не допустить ни одного прорыва и ни одной сброшенной бомбы врага на охраняемые объекты! Ценой гибели в воздушных боях восьми летчиков и потери шести самолетов полк свои задачи выполнил.

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

В начале 1943 года при штабе Отдельной авиационной бригады в Быково на базе 1-й отдельной авиаэскадрильи был развернут 1-й отдельный (транспортный) авиационный полк ПВ НКВД. Он состоял из трех эскадрилий (от 36 до 42 самолетов в разное время) и выпол-



РИА-НОВОСТИ

БОЙЦЫ РАЗВОРАЧИВАЮТ БОМБАРДИРОВЩИК СБ ПЕРЕД ВЗЛЕТОМ, ИЮЛЬ 1943 ГОДА



ИТАР-ТАСС

ЭСКАДРИЛЬЯ ПИКИРУЮЩИХ БОМБАРДИРОВЩИКОВ ПЕ-2 НА БОЕВОМ ЗАДАНИИ

нял важные боевые задачи в интересах погранвойск и других управлений НКВД СССР. Это были полеты в осажденный Ленинград и в тыл врага к партизанам; выброска диверсионных и разведывательных групп в глубокий тыл противника; организация спецсвязи ВГК со штабами фронтов и армий. Большую роль сыграли части и подразделения авиации ПВ в битве за Москву в 1941 году и в блокировании окруженных немецких дивизий под Москвой в начале 1942-го, в операции 1943 года за освобождение Кавказа.

Восемьдесят два летчика авиационных эскадрилий и полков авиабригады погранвойск НКВД, базировавшихся в подмосковном Быково, погибли при защите подступов Москвы в 1941 году и при полетах в глубокий тыл противника в 1942–1944 годах. Их имена увековечены на памятнике в поселке Удельная Московской области.

Летом 1943-го личный состав авиабригады выполнял специальное задание Правительства СССР. На аэродром Быково прибыли два новых транспортных самолета «Дуглас» С-47 и один Ли-2, которые впоследствии были переоборудованы в пассажирские с салонами класса люкс. 27 ноября 1943 года на двух из этих самолетов (полковников В. Грачева и А. Голованова) отправилась в Тегеран правительственная делегация: Иосиф Сталин, Вячеслав Молотов и Климент Ворошилов. На третьем самолете (подполковника М. Скрыльникова) на-



ДОСТАВКОЙ СОВЕТСКОЙ ДЕЛЕГАЦИИ НА ТЕГЕРАНСКУЮ КОНФЕРЕНЦИЮ ЗАНИМАЛСЯ ЭКИПАЖ «ДУГЛАСА» С-47

ходила группа обеспечения перелета и охраны членов правительства из авиабригады ПВ НКВД во главе с заместителем начальника погранвойск генералом Аркадием Аполлоновым. Позже, весной 1946 года, на одном из С-47 летчики экипажа майора П. Кудицкого из 1-го авиационного полка погранвойск доставили на Нюрнбергский процесс фельдмаршала Паулюса.

Четыре авиационных полка авиабригады – 5-й Одесский, 6-й Львовский, 8-й Пярнуский и 1-й Быковский – в 1944–1954 годы принимали активное участие в охране тыла ушедшей вперед на запад Красной армии, восстановлении запад-

ной границы СССР и ликвидации бандитских формирований на территории Украины, Белоруссии и Прибалтики. Авиационные части ПВ на границе в период войны были задействованы во многих пограничных и специальных операциях. Так, 4-й Марьинский авиационный полк обеспечивал переход частями Красной армии советско-иранской границы, а потом в период всей войны снабжал по воздуху выставленные там пограничные гарнизоны. Полк участвовал в ликвидации многочисленных немецких десантов, высаженных в наш тыл для уничтожения нефтяных вышек и запасов топлива в районе Элисты, Баку и Грозного.



САМОЛЕТ МИГ-3 ПЕРЕД ВЫЛЕТОМ НА ЗАДАНИЕ



РАЗГРУЗКА ПРОДОВОЛЬСТВИЯ ДЛЯ БЛОКАДНОГО ЛЕНИНГРАДА ИЗ ТРАНСПОРТНОГО САМОЛЕТА ЛИ-2

Первой задачей сформированного в Быково в апреле 1945 года 7-го специального авиационного полка стало срочное перебазирование в город Нерчинск для участия в прокладке линии ВЧ-связи – прямого соединения Приморья и Сахалина с Москвой требовала подготовка к войне с Японией. Впоследствии этот полк дислоцировался на Сахалине в пос. Озерский. Через год полку было вручено Боевое Красное Знамя, и он приступил к охране государственной границы.

Пять авиачастей – 2-й Камчатский отдельный морской авиаполк, 5-я Владивостокская отдельная морская авиационная эскадрилья Приморского погранокруга, 3-й и 7-й авиаполки Забайкальского и 8-й авиационный полк Хабаровского пограничных округов – всю войну охраняли государственную границу в усиленном варианте, а в августе–сентябре 1945 года принимали активное участие в войне с Японией. Они были усилены эскадрильями истребителей и бомбардировщиков. Эти части оказывали помощь наземным войскам в уничтожении наиболее крупных пограничных гарнизонов противника и форсировали Большой Хинган. На их счету сотни боевых вылетов (разведка и уничтожение живой силы и техники противника), тысячи тонн перевезенных боеприпасов, продовольствия, вооружения. Два авиационных полка

авиабригады ПВ – 3-й Нерчинский и 8-й Хабаровский – за боевые подвиги летного состава стали Краснознаменными. В конце Второй мировой войны в составе авиабригады погранвойск НКВД вдоль границ СССР были 15 авиаполков и отдельных эскадрилий с общим количеством более 300 самолетов.

Послевоенная реорганизация

В послевоенный период началось поэтапное сокращение и совершенствование структуры авиации пограничных войск под выполняемые задачи. В 1946 году были упразднены штаб и управление авиабригады ПВ, и на их базе создан авиационный отдел погранвойск МВД СССР численностью 12 человек под руководством генерал-майора Ильи Чупрова. С 1946 по 1954 год начальником авиаотдела был генерал-майор Николай Сергеев, а с 1954 по 1961 год – опять генерал-майор И.М. Чупров.

В распоряжение пограничной авиации поступила новая техника, в том числе трофейная. К 1 апреля 1948 года в составе пограничных войск МВД СССР было десять авиационных частей, которые имели на вооружении более 180 самолетов: 20 единиц Ли-2 и С-47, шесть – «Зибель», 123 – По-2, 10 – МБР-2 и 25 – «Арадо». В 1950–1960-е годы в авиачасти погранвойск поступили новые образцы советской техники: самолеты

Як-12, Ан-2, Ли-2, Ил-14, вертолеты Ми-1, Ми-2 и Ми-4.

С 1954 по 1960 год проводилась реорганизация авиационных частей. 2-й Камчатский отдельный морской авиаполк был переформирован во 2-ю отдельную авиаэскадрилью ПВ МВД Тихоокеанского пограничного округа, 7-й Сахалинский отдельный морской авиаполк пограничных войск МВД СССР – в 14-ю отдельную авиационную эскадрилью ПВ МВД Тихоокеанского погранокруга, 4-й авиаполк – в 4-ю отдельную авиаэскадрилью Среднеазиатского погранокруга. Отдельными эскадрильями стали 6-й Львовский, 8-й Пярнуский, 5-й Одесский, 3-й Нерчинский, 8-й Хабаровский полки. Но в то же время 2 июля 1955 года в Петрозаводске была сформирована новая 15-я отдельная авиационная эскадрилья пограничных войск Северного пограничного округа. В 1963-м на острове Кунашир Тихоокеанского погранокруга разместилось звено вертолетов Ми-4 и самолет Ил-14.

Большой урон авиации ПВ нанесло непродуманное «хрущевское» сокращение в начале 1960-х годов. Авиация в погранвойсках была сокращена более чем на 72%. Были потеряны авиагородки и аэродромы в Пярну, Одессе, Львове, Нерчинске, Хабаровске. А главное, полностью была сокращена и потеряна главная база авиации ПВ и 1-й авиаполк в подмосковном Быково. Все полки и отдельные эскадрильи на границе были сокращены до восьми отдельных малочисленных авиационных отрядов с общим количеством авиатехники в них около 70 единиц. Был уволен прошедший горнило войны опытный летный состав.

В 1963–1977 годах авиационную службу, а затем и авиационный отдел ГУПВ КГБ при Совете министров СССР возглавлял Герой Советского Союза генерал-майор Анатолий Володин. Именно он возрождал авиацию ПВ. Начиная с 1965-го и до конца 1970-х годов происходило наращивание мощи авиации пограничных войск. 27 октября 1965 года в пгт. Пришиб Азербайджанской ССР был сформирован 17-й отдельный



РИА НОВОСТИ

АВИАТОРЫ-ПОГРАНИЧНИКИ ЭВАКУИРУЮТ РАНЕННЫХ В КОНФЛИКТЕ В РАЙОНЕ ОСТРОВА ДАМАНСКИЙ

авиационный отряд. Уже 11 декабря 1965 года он приступил к охране государственной границы на территории Закавказья.

18 июля 1967 года на базе 16-го отдельного авиаотряда была создана 16-я отдельная авиационная эскадрилья пограничных войск КГБ с местом дислокации в Хабаровске. 28 сентября того же года 18-я отдельная авиационная эскадрилья появилась в Чите. Через месяц – 12 октября 1967 года – была создана Отдельная арктическая авиационная эскадрилья в городе Воркуте.

В марте 1969 года авиаторы-пограничники принимали активное участие в отражении агрессии в конфликте в районе острова Даманский на реке Уссури, а в 1970 году – в районе озера Жаланашколь. Экипажи вертолетов Ми-4 вели разведку, доставляли грузы, эвакуировали раненых.

Весной 1969 года все отдельные авиаотряды вновь стали отдельными авиационными эскадрильями, появились три авиационных полка: во Владивостоке, Алма-Ате и Тбилиси, которые были усилены техникой и вооружением. Тогда же авиаторы начали освоение турбовинтовых вертолетов Ми-8 и самолетов Ан-24.

В начале 1970-х на базе существовавших авиационных отрядов пограничных войск были сформированы 12 отдельных авиационных эскадрилий и отдельных авиационных полков, которые имели в своем составе около 150 единиц современной авиатехники. Постоянно совершенствовалось техническое обеспечение. К началу 1971 года по сравнению с 1965-м оснащенность погранвойск самолетами увеличилась на 136%, а вертолетами – на 204%!

Приказом Председателя КГБ СССР от 11 января 1978 года был создан Отдельный авиационный отряд Пограничных войск КГБ СССР, который был оснащен самолетами Ту-134, а затем и Ил-76. На этот отряд возлагалась задача оперативной доставки руководства КГБ и выполнения специальных полетных заданий. 14 мая 1979 года стало первой страницей истории звена вертолетов,



ОПЕРАЦИЯ «ВЫВОД» В АФГАНИСТАНЕ

впоследствии – отдельной авиационной эскадрильи, в городе Кызыл Республики Тува.

В октябре 1977 года начальником авиационного отдела ГУПВ КГБ СССР был назначен полковник Николай Рохлов. Во многом благодаря ему и начальнику Пограничных войск КГБ СССР генералу армии Вадиму Матросову конец 1970-х и начало 1980-х стали годами расцвета авиации погранвойск КГБ СССР. В части и подразделения поступали современные самолеты Ан-26, Ан-72, Ил-76, вертолеты Ми-8мт, Ми-24, Ми-26, Ка-27. Постановлением правительства от 10 декабря 1976 года на авиачасти ПВ была возложена новая задача – контроль и охрана 200-мильной морской экономической зоны. Были сформированы новые отдельные эскадрильи в Магадане, Южно-Курильске, Раквере. Авиационными полками стали отдельные эскадрильи на Камчатке, Сахалине, в Петрозаводске. В пограничных округах были введены в штаты авиационные отделы и авиаотделения.

Афганский маршрут

С января 1980 по февраль 1989 года авиация пограничных войск принимала активное участие в боевых действиях в Республике Афганистан. Основными ее базами были авиационные полки

в Мары, Душанбе, Алма-Ате, отдельная авиаэскадрилья в Уч-Арале, а также авиагруппа Восточного погранокруга в районе кишлака Гульхана на Памире. Здесь оттачивали мастерство и приобретали боевой опыт летчики практически всех пограничных округов. Без авиаторов-пограничников не обходилась ни одна боевая операция на севере Афганистана, в том числе такие крупные, как «Горы-80», «Осень-80», «Мургаб», Мармольская (январь – февраль 1984 года), Ташкурганская (март – апрель 1985-го), Вардуджской долине (апрель – май 1986), операции «Вывод» в конце 1988 и начале 1989 года. Летчики-пограничники с честью выдержали выпавшие на их долю испытания. За десять лет 90% от общего количества экипажей авиации ПВ прошли через Афганистан и получили боевой опыт. В ходе боев в Афганистане погибли 58 человек летного состава.

Многие авиаторы награждены орденами Ленина, Красного Знамени, Красной Звезды, медалями, другими знаками отличия. Два авиатора-пограничника – майор Фарит Шагалева и капитан Валерий Попков – за боевые подвиги по спасению сбитых экипажей вертолетов в афганской войне удостоены звания Героя Советского Союза. Два авиационных полка – 17-й Марыйский и 23-й Душанбинский – стали Краснознаменными.

Новые задачи

В конце 1988 – начале 1989 годов авиаторы-пограничники участвовали в ликвидации последствий землетрясения в Армении. Вертолеты пограничной авиации доставляли в пострадавшие районы гуманитарные грузы, врачей и спасателей, эвакуировали раненых и беженцев.

На период распада Советского Союза в 1991 году пограничные войска КГБ СССР имели в своем составе 18 авиационных частей и более 420 единиц авиатехники. 3 декабря 1991 года вместо упраздненного ГУПВ был образован Комитет по охране Государственной границы СССР (КОГТ). Должность заместителя председателя Комитета по авиации – начальника авиационного управления занял генерал-лейтенант Николай Рохлов.

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

30 декабря 1993 года в связи с упразднением Министерства безопасности России была создана Федеральная пограничная служба России во главе с генерал-полковником Андреем Николаевым. Как одно из основных подразделений в состав ФПС России вошел Департамент авиации. В 1996–1997 годах ФПС России располагала 26 авиационными частями, на вооружении которых было 250 многоцелевых вертолетов и более 60 самолетов. В марте 1996 года командующим авиацией ФПС России стал генерал-лейтенант Виктор Ратушин.

Высокий профессионализм летчиков неоднократно подтверждался выполнением сложных, важных и ответственных заданий

Первые десять лет с момента распада СССР были чрезвычайно сложными для авиаторов границы. За это время в авиацию ФПС России не поступил на вооружение ни один современный самолет или вертолет. Создалось то критическое положение, когда моторесурс авиационной техники больше чем на 50% исчерпал свои возможности. Возникли реальные трудности в поддержании боеготовности техники и уровня подготовки летного состава.

В 2000 году начальником Департамента авиации ФПС России был назначен генерал-майор Александр Дубасов, который принял меры к улучшению материально-технического снабжения вверенных ему частей и подразделений, обеспечения их новой техникой.

Последние годы XX-го и начало XXI века войдут в историю пограничной авиации как время боевых действий в Республике Таджикистан и на Северном Кавказе, а также активного участия в укреплении новых рубежей России. За боевые подвиги, совершенные на таджикско-афганской границе в 1996 году, удостоены звания Героя Российской Федерации полковник Сергей Липовой, подполковники Василий Тарасов и Юрий Ставицкий, капитаны Игорь Будаев (посмертно) и Валерий Стомба (посмертно). За боевые действия на Северном Кавказе в 2002 году Героями Российской Федерации стали полковник Николай Гаврилов, подполковники Леонид Константинов и Юрий Недвига. Многие летчики награждены орденами и медалями.

11 марта 2003 года в соответствии с Указом Президента России функции ФПС России были переданы Пограничной службе в структуре ФСБ России. Пограничная авиация, ранее подчиненная пограничным органам, ныне находится в ведении Управления авиации Федеральной службы безопасности Российской Федерации. На базе авиационного подразделения в 2004 году было развернуто Управление авиации ФСБ России, начальником которого был утвержден Герой России генерал-майор Николай Гаврилов.

В результате этой реорганизации произошло расширение функций и объ-



ВЕРТОЛЕТЫ МИ-24 НА АЭРОДРОМЕ МОСКОВСКОГО ПОГРАНОТРЕДА ПЕРЕД ВЫЛЕТОМ НА БОЕВОЕ ЗАДАНИЕ. ТАДЖИКИСТАН, 2004 ГОД

ема выполняемых авиацией задач в интересах всех управлений и структур ФСБ России, изменение системы управления, структуры подчиненности и организационно-штатной структуры региональных авиационных центров и авиачастей.

В настоящее время авиаторы ФСБ России, так же как и раньше, уверенно решают насущные проблемы по охране государственной границы, контролю 200-мильной морской экономической зоны и участвуют в боевых действиях в горячих точках. Они успели освоить высочайшие горы Северного Кавказа, Арктику и даже слетали на Северный и Южный полюса нашей планеты, показав надежность российской авиационной техники и свой уровень профессионализма. У каждого времени свои задачи и свои герои. В мае 2007 года Героем Российской Федерации стал полковник Владимир Письменный. Сотни летчиков, штурманов и авиационных инженеров награждены орденами и медалями.

Высокий профессионализм летчиков неоднократно подтверждался выполнением сложных, важных и ответственных заданий. В декабре 2004 года экипажи самолетов и вертолетов авиации ФСБ России выполнили посадку на «Мургаб», самый высокогорный аэродром мира, который расположен на высоте 3650 метров над уровнем моря и не эксплуатировавшийся бо-



АВИАЦИЯ ПОМОГАЕТ ПОГРАНИЧНИКАМ ПАТРУЛИРОВАТЬ ПРИБРЕЖНЫЕ ВОДЫ

лее десяти лет. Авиаторы ФСБ России также покорили на вертолетах Эльбрус, самую высокую вершину Европы, высота которой 5642 метра. В апреле 2006 года сводная авиационная группа ФСБ России выполнила полет на Северный полюс. Самолеты Ан-72 и Ан-74 успешно приземлились на ледовую взлетно-посадочную площадку «Борнео». В честь 50-летия Победы советского народа в Великой Отечественной войне на самолете Ан-26 был выполнен вылет в район Северного полюса для десантирования на парашютах группы сотрудников авиации ФСБ России. А 11 апреля 2006 года впервые в исто-

рии авиации ФСБ России Северного полюса достигли вертолеты.

С 26 декабря 2006 года по 13 января 2007 года была успешно проведена специальная российская воздушная полярная экспедиция. Два вертолета Ми-8 авиации ФСБ России приземлились на Южном полюсе, преодолев рекордное для винтокрылых машин подобного класса расстояние. Кроме двух Ми-8 в обеспечении экспедиции были задействованы четыре самолета: Ан-124 «Руслан», Ил-76, Ан-74 и Ту-154, экипажи которых успешно выполнили стоявшие перед ними задачи. Вместе с авиаторами в тот год в самой южной точке земного шара побывали вице-спикер Госдумы России Артур Чилингаров, Директор ФСБ России Николай Патрушев, первый заместитель директора – руководитель Пограничной службы ФСБ России Владимир Проничев и руководитель Росгидромета Александр Бедрицкий.

В последние годы руководством ФСБ России целенаправленно осуществляется работа по оснащению авиационных подразделений новыми самолетами и вертолетами, в том числе со специальным оборудованием. Возросла боеготовность и надежность авиационной техники, повысился уровень подготовки летного состава и престиж служб.



ДАЛЬНЕВОСТОЧНЫЕ ПОГРАНИЧНИКИ ПРИЛЕТЕЛИ ДЛЯ ПРОВЕРКИ СИГНАЛА

Первые победы

АВИАЦИЯ ПОГРАНВОЙСК УЧАСТВОВАЛА В БОЯХ ОТ СРЕДНЕЙ АЗИИ ДО ДАЛЬНОГО ВОСТОКА

УЖЕ НА ЗАРЕ СОВЕТСКОЙ ВЛАСТИ БЫЛА ОЧЕВИДНА ЗНАЧИМОСТЬ АВИАЦИИ ДЛЯ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ГРАНИЦЫ. В 1923 ГОДУ РУКОВОДСТВО ГПУ ПРИНЯЛО РЕШЕНИЕ О СОЗДАНИИ В СВОИХ ВОЙСКАХ АВИАЗВЕНЬЕВ. С 1924 ГОДА УЧАЩИХСЯ ВЫСШЕЙ ПОГРАНИЧНОЙ ШКОЛЫ СТАЛИ НАПРАВЛЯТЬ В АВИАЦИОННЫЕ УЧЕБНЫЕ ЗАВЕДЕНИЯ ДЛЯ ОВЛАДЕНИЯ ПРОФЕССИЕЙ ЛЕТЧИКА. ТРЕВОЖНАЯ СИТУАЦИЯ НА ГРАНИЦАХ СРЕДНЕЙ АЗИИ ТРЕБОВАЛА КАК МОЖНО СКОРЕЕ ОРГАНИЗОВАТЬ ТАМ АВИАЦИЮ.

ТЕКСТ Яков СЕРОВ

Противостояние с басмачами

Во время Гражданской войны советская власть была утверждена в среднеазиатских регионах, входивших в состав Российской империи, и в имевших ранее ограниченный суверенитет Бухарском эмирате и Хивинском ханстве. Регулярные части Красной армии разгромили основные военные силы противника. Но до окончательной победы было еще далеко. Различные представители военно-политического движения, вошедшего в историю под общим названием «басмачество», жаждали реванша. Регион был зоной потенциальной опасности, там могли вспыхнуть внутренние мятежи, провести внешние вторжения. Огромная доля ответственности за обеспечение стабильности лежала на пограничных войсках.

В 1924 году представители старой власти организовали восстание на территории бывшего Бухарского эмирата и Хорезма. Пограничникам и бойцам Красной армии предстояло восстановить порядок. Важная роль в усмирении мятежа отводилась авиации. Была организована надежная система воздушной разведки, позволившая контролировать передвижения мятежников. Мощной поддержкой для сухопутных подразделений стали бомбардировки воору-

женных сил врага с воздуха. Несмотря на экстремальные условия для боевых действий – сильную жару, нехватку воды и авиационного топлива – летчики достойно справились с поставленной задачей.

В последующие годы выступления против советской власти в регионе не прекращались. И вновь требовалась помощь летчиков. Пограничная авиация обеспечивала оперативную доставку оружия и боеприпасов, перевозила раненых, снабжала медикаментами, передавала в войска необходимую разведывательную информацию. Как и во время мятежей 1924 года, летчикам-пограничникам не раз приходилось участвовать в боевых действиях, оказывая огневую

поддержку наземным войскам. Крупнейшей военной акцией, проведенной с преобладающим участием авиации, стала десантная операция 1928 года, когда в тылу противника в районе пустыни Каракумы был высажен отряд красноармейцев. Эффект внезапности и умелое руководство боевыми действиями стали гарантией победы.

В конце 1920-х годов оппозиционное движение в Средней Азии во многом было персонифицировано в личности знаменитого Ибрагим-бека, ставшего лидером басмачей. Он был ярким противником власти коммунистов, сражался с отрядами красноармейцев еще в период Гражданской войны, когда находился на службе у эмира Бухары Сей-



СУД НАД БАСМАЧАМИ В ДУШАНБЕ, ИЮЛЬ 1926 ГОДА

ида Али-Хана. В последующие годы для осуществления своих антисоветских акций ему удалось заручиться поддержкой «спонсоров» из английских правительственных кругов. Люди Ибрагим-бека не раз нападали на пограничные заставы, уничтожали линии связи, совершали убийства. В 1931 году Ибрагим-бек вместе с большим вооруженным отрядом вторгся на советскую территорию со стороны Афганистана. Выдающуюся роль в его разгроме сыграли силы авиации. Обстрел диверсантов с воздуха поверг в панику их ряды. Ибрагим-бек был захвачен и в том же 1931 году расстрелян в Ташкенте.

Пограничная авиация стала важнейшим участником антибасмаческих военных операций. По данным историков, в 1930–1933 годах было ликвидировано 66 бандформирований, в большинстве этих операций участвовали летчики. Государство высоко оценило заслуги пограничной авиации в деле обеспечения безопасности страны. Так, 19 октября 1938 года Указом Президиума Верховного Совета СССР 63 летчика были удостоены высоких наград за героизм, проявленный на боевом посту в Средней Азии.

Беспокойный Дальний Восток

Опыт боевых действий в Средней Азии, а также другие операции авиации погранвойск убедительно доказали ее высокую эффективность. Советом Труда и Обороны 19 апреля 1932 года было принято постановление «Об увеличении численности погранохраны и войск ОГПУ», а 21 июля 1932 года – Постановление о создании в пограничных войсках сухопутных и морских авиационных отрядов. Эти документы способствовали организации цельной системы пограничной авиации по всей стране.

Так, мощные авиационные силы были сосредоточены на Дальнем Востоке, где требовалось повышенное внимание. Это было связано с тем, что милитаристские круги, которые оказывали заметное влияние на политику Японии,



СОВЕТСКИЕ КОМАНДИРЫ НА БЕРЕГУ ОЗЕРА ХАСАН ВО ВРЕМЯ ВТОРЖЕНИЯ ЯПОНСКИХ ВОЙСК, АВГУСТ 1938 ГОДА

делали ее весьма опасным соседом. После того, как в 1931 году японская армия оккупировала китайскую Маньчжурию, и там было создано марионеточное государство Маньчжоу-го, возникла реальная угроза распространения агрессии на территорию советского Дальнего Востока. В СССР с беспокойством наблюдали за тем, как в ряде регионов соседнего Китая стремятся захватить власть политические силы, поддерживаемые милитаристами Токио.

В 1933 году в Синьцзяне генерал Ма Чжуньин организовал путч против законного местного правительства, и губернатор этой китайской провинции обратился за помощью к советским властям. Тогда авиационной группе пограничных войск под командованием Константина Шишкова было предписано прийти на выручку осажденной мятежниками столицы Синьцзяна Урумчи. Несмотря на то, что отправленные на задание летчики имели опыт бомбардировок только в рамках учебных занятий на полигонах, они и в боевых условиях доказали высокий уровень профессиональной подготовки. Бомбардировка и обстрел с воздуха армии Ма Чжуньина сыграли определяющую роль в снятии блокады Урумчи. Пехота и конница повстанцев отступили в горы. Операция летчиков-пограничников была высоко

оценена: в 1934 году командир авиаотряда Шишков и его боевые соратники были награждены орденами Красного Знамени.

В 1938 году между СССР и Японией произошел вооруженный конфликт в районе озера Хасан. В конце июля японцы напали на советских пограничников на сопке Заозерной. В приказе наркома обороны перед войсками ставилась задача освободить занятую территорию и разгромить силы агрессора. Активное участие в хасанских событиях принимала авиация Владивостокского отряда погранвойск, база которой располагалась на станции Океанская. Она обеспечивала военное командование надежными данными о передвижении японских кораблей в Посьетском заливе. Летчики наладили быструю доставку боеприпасов к месту сражения. Была организована оперативная эвакуация тяжелораненых во Владивосток. Из числа летчиков, которые принимали участие в военной операции пограничного авиаотряда, 42 были представлены к государственным наградам.

Через несколько лет опыт, полученный в вооруженных конфликтах на Дальнем Востоке, помог многим летчикам-пограничникам доблестно сражаться на фронтах Великой Отечественной войны. 

Горячие маршруты

ВЕРТОЛЕТЧИКИ ПОГРАНИЧНЫХ ВОЙСК ВЫЛЕТАЛИ
НА СПЕЦЗАДАНИЯ В ЛЮБЫХ УСЛОВИЯХ

ЗА ГОДЫ СЛУЖБЫ ПОЛКОВНИК ЗАПАСА ВЛАДИМИР КИСЕЛЕВ ПОВИДАЛ СТОЛЬКО, ЧТО ХВАТИЛО БЫ НЕ НА ОДНУ СУДЬБУ. ЗА СВОИ ПОДВИГИ ОН НАГРАЖДЕН ОРДЕНАМИ ЛЕНИНА, КРАСНОГО ЗНАМЕНИ, «ЗА СЛУЖБУ РОДИНЕ В ВООРУЖЕННЫХ СИЛАХ СССР» II И III СТЕПЕНЕЙ, МЕДАЛЯМИ «ЗА ОТВАГУ», «ЗА БОЕВЫЕ ЗАСЛУГИ», НЕСТЕРОВА, «ЗА ОТЛИЧИЕ В ОХРАНЕ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ГРАНИЦЫ СССР». А С 2000 ГОДА КИСЕЛЕВ НОСИТ ПОЧЕТНОЕ ЗВАНИЕ ЗАСЛУЖЕННОГО ВОЕННОГО ЛЕТЧИКА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ.

ТЕКСТ **Василий САМОТОХИН**



РИА-НОВОСТИ

Родился Владимир Киселев в поселке Текес Алма-Атинской области, недалеко от границы с Китаем. Когда он учился во втором классе, рядом с его школой сел вертолет Ми-1. Мальчишки и девчонки обступили машину, трогали руками колеса, просили летчиков прокатить их. А у Володи в сердце екнуло – вот бы и ему таким же пилотом стать: и техника классная, и форма красивая.

Со временем семья переехала в Алма-Ату и поселилась по соседству с базой Бурундайского авиационного полка пограничных войск. Учился Володя хорошо, понимал, что не просто стать военным летчиком. В десятом классе начал оформлять документы в летное училище. Но сотрудник военкомата отправил их с опозданием, и поступление не состоялось. Год отработал слесарем-сборщиком на военном заво-

де и в 1971 году поехал пытаться счастья в Сызранское высшее военное авиационное училище летчиков. Из семи кандидатов поступили двое, одним из них был Владимир.

На втором курсе инструктор капитан Виктор Трошин выпустил курсанта Киселева одним из первых в самостоятельный полет на Ми-2. Владимир Михайлович до сих пор помнит, как вставало огромное солнце, и ему вдруг

открылась новая красота окружающего мира. Настроение было мажорное, хотелось кричать: «Ура! Я лечу сам!»

Владимир достойно окончил училище. Как одного из лучших, командование решило оставить его летчиком-инструктором. А самому выпускнику хотелось в войска. Но с военно-воздушными силами не сложилось – разрядка была только в авиацию Пограничных войск КГБ СССР.

И лишь прибыв к первому месту службы на должность штурмана звена в Благовещенск, он понял в полной мере, что это за профессия – летчик пограничной авиации. Сегодня Владимир Киселев убежден, что ему повезло «попасть в пограничники».

Летное мастерство

Вместе с молодыми лейтенантами Виктором Фединым, Алексеем Райковым, Иваном Панасенко Владимир учился у опытных вертолетчиков выполнять задачи в отрыве от основной базы, в условиях быстро меняющейся обстановки, когда нет времени на раздумья и возможности с кем-то посоветоваться. Сам он тепло вспоминает о шести годах службы в Благовещенске:

– Там меня научили настоящему летному мастерству. Огромное спасибо моему первому командиру Сергею Клопову, наставникам Константину Тырину, Владимиру Худикову и многим другим офицерам и прапорщикам...

В 1981 году его перевели на должность командира экипажа в авиационный полк, дислоцированный в Туркмении, в городе Мары. Молодой специалист сразу увидел: здесь служат лучшие из лучших. По-другому, наверное, и не могло быть – рядом в Афганистане шла война.

В солнечном азиатском городе работали без выходных. Киселев до сих пор помнит стены горных ущелий, по которым пролегли воздушные маршруты, ленты горных рек под вертолетом. Летчик-штурман сверял местность с картой, своевременно предупреждал Киселева об изменении направ-



РИА-НОВОСТИ

УЧИТЫВАЯ ХОЛМИСТО-ГОРНЫЙ РЕЛЬЕФ, ИСПОЛЬЗОВАНИЕ АВИАЦИИ В АФГАНИСТАНЕ БЫЛО НАСУЩНОЙ НЕОБХОДИМОСТЬЮ

лений ущелий. Весь экипаж понимал, что секунда промедления, особенно в условиях плохой видимости, может обернуться трагедией. Каждый полет был не похож на предыдущий, и приходилось ежедневно доказывать свой профессионализм.

15 января 1982 года – день своего первого боевого вылета – Владимир запомнил на всю жизнь. Это происходило на участке Керкинского пограничного отряда. По маршруту Керки – Меймене его экипаж доставил груз для мотоманевренной группы (ММГ). Вскоре состоялось и боевое крещение. Вертолетчикам предстояло высадить десант в указанном квадрате. Машина подбиралась к цели по ущелью. Следовавшие один за другим повороты требовали внимания, большого нервного напряжения и первоклассной техники пилотирования. Летчики еще не знали, какой ад ожидает их после приземления. Как только шасси вертолета коснулись земли, скалы заговорили голосами винтовок, автоматов, крупнокалиберных станковых пулеметов ДШК. Шел бой, душманские пули стучали по корпусу вертолета. Потом, после выполнения боевой задачи, вывозили десант к своим. Были убитые, раненые.



РИА-НОВОСТИ

Капитана Киселева за проявленное мужество и героизм наградили медалью «За отвагу». «Отважная» медаль, как ее называли в годы Великой Отечественной войны, была и остается одной из самых почетных наград.

Война становилась затяжной и ожесточенной. Летали и днем, и ночью. Ночные полеты в Афганистане – это игра со смертью. Никаких ориентиров. Надежда лишь на опыт и интуицию. Не раз со стороны горных вершин к вертолету летели огненные очереди трассирующих пуль из крупнокалиберного

пулемета. Стреляли, скорее всего, на звук, так как по ночам вертолетчики летали с полностью выключенным бортовым светотехническим оборудованием. На большой высоте, конечно, из стрелкового оружия достать вертолет сложно, но впечатление от летящей в тебя светящейся очереди свинца было не из приятных.

За безупречное выполнение спецзаданий Владимир Киселев был награжден медалями «За боевые заслуги» и «За отличие в охране государственной границы СССР». А орден Красного Знамени он получил за смелость и мужество, проявленные во время операции «Альбурз».

Крупная операция в горах Альбурз, что юго-западнее Мазари-Шарифа, проводилась в конце июня – начале июля 1985 года. Главная цель – ликвидация бандформирований, имевших базы в этом районе. Там сложная горная местность, глубокие каньоны, спрятанные в скалах пулеметные и зенитные расчеты. Вертолеты шли на предельно малой высоте, чтобы не быть обстрелянными с земли. При любом, даже кратковременном, наборе высоты выше 15 метров приходилось отстреливать тепловые ловушки, чтобы не попасть под удар «стингера».

Несмотря на меры предосторожности, в первые же минуты боя был сбит вертолет Владимира Чуруты. Машина упала, но не загорелась. Экипаж Киселева высадил десант, сел рядом с нашими вертолетчиками и под непрерывным огнем противника забрал их.

В тот же день во время 13-го боевого вылета они доставили воду минометному расчету. Когда пошли на базу, при наборе высоты заметили в одном из каньонов расчет ДШК, который лихорадочно расчехлял пулемет. Сразу же вышли на боевой курс и нажали на кнопку пуска НУРСа. Ракеты не сошли, пилоты сделали еще четыре попытки, но безрезультатно. Вероятно, при обстреле перебило провод системы управления оружием. Затем прозвучали очереди душманов, редуктор и правый двигатель загорелись. Экипаж сумел вы-



ГЕНЕРАЛ АРМИИ ВАДИМ МАТРОСОВ ВРУЧАЕТ ОРДЕН ЛЕНИНА ВЛАДИМИРУ КИСЕЛЕВУ

ключить его, посадить полыхающую машину и быстро покинуть вертолет. Вертолетчики отбежали всего метров на 50, когда услышали мощный взрыв. Боевая машина сгорела полностью. Экипаж подобрал ведомый вертолет капитана Юрия Харина. В этой критической ситуации никто не растерялся, не смалодушничал. И командир экипажа майор Владимир Киселев, и правый летчик капитан Леонид Устиновский, и бортовой техник Виктор Кондрат были готовы к отражению атаки душманов. А бортовой механик рядовой Владимир Петренко даже успел термос с водой вытащить.

Крайний вылет

На следующий день подбили вертолет Валерия Рускевича. Машина сгорела как факел, экипаж погиб. Останки авиаторов забрали на третий день. Смерть уравнила всех: опытных и молодых пилотов, тех, кто прошел через жернова войны и в мыслях уже был дома, обнимал детей, жену, мать, с теми, кто всего несколько дней назад прибыл в Афган. Их всех увезли домой в «цинках»...

Киселев сопровождал цинковый гроб своего товарища и однокашника майора Валерия Рускевича. Он видел, как сразу

постарел отец погибшего, полковник, который не раз говорил сыну: «Валерка, мы с тобой Родину защищаем. Выше этой работы и чести нет ничего на земле, и никогда не будет...» Дстойного сына воспитал советский офицер – старший Рускевич.

В мае 1987 года проводилась операция «Мельница» по захвату 12-ствольной реактивной установки на участке Тахта-Базарского пограничного отряда. Прикрывая десант с воздуха, экипаж Киселева заметил наш пулеметный расчет из двух бойцов. Они очень далеко выдвинулись вперед и, скорее всего, были ранены. Экипаж произвел посадку рядом с расчетом. Командир послал летчика-штурмана капитана Виктора Тимакова и бортехника капитана Валерия Лахматова за бойцами, а сам остался за штурвалом. Минут через десять они принесли раненого бойца, второй был убит.

Связавшись с командиром авиагруппы и учитывая состояние раненого пограничника, экипаж принял решение эвакуировать его прямо в Мары, где находился армейский госпиталь...

Владимир Михайлович Киселев участвовал во многих операциях пограничных войск на территории Афганистана,

работал и в горах, и над пустыней. Ордена «За службу Родине в Вооруженных Силах СССР» II и III степеней вручили ему в 1987 и 1989 годах за проявленный героизм при спасении раненых пограничников с поля боя.

В марте 1987 года душманы обстреляли советскую территорию в районе Пянджа. Было принято решение дать бандитам отпор. Непосредственное участие в разработке этой операции принял подполковник Виталий Седых (впоследствии генерал-полковник, командующий Тихоокеанским пограничным округом), который ставил боевую задачу летчикам, артиллеристам и личному составу ММГ.

У авиаторов в операции участвовало шесть экипажей Ми-24 и 12 экипажей Ми-8. Авиационной группой командовал подполковник Владимир Киселев.

По данным разведки, душманы остановились в кишлаке около подножья гор. Вертолеты взлетели ранним утром, имея на бортах десант для блокировки этого кишлака. Но посланная ранее для дополнительной разведки группа Ми-24 доложила, что кишлак пуст. Надо было принимать решение, и Киселев, связавшись по радио с подполковником Седых, настоял на другом

варианте: заблокировать совершенно другой кишлак. Изменить утвержденный план операции было совсем не просто, но, как говорят, победителей не судят. В результате полный успех – вся банда была ликвидирована.

Ночные полеты в Афганистане – это игра со смертью. Никаких ориентиров

Однажды ночью экипажу Киселева пришлось спасти раненого бойца из десантно-штурмовой маневренной группы. Добраться до него было очень трудно. Условия, если следовать наставлениям и инструкциям, исключали полет. Киселев мог сказать «нет». Но тогда где-то в Союзе появилась бы еще одна убитая горем мать. И вертолетчики, рискуя собой, сумели спасти

жизнь пограничнику. Весь экипаж за участие в операции был отмечен боевыми наградами, а командир – орденом Ленина.

У летчиков в лексиконе нет слова «последний». Так вот, свой «крайний» вылет в Афганистане подполковник Киселев совершил 14 февраля 1989 года на участке Тахта-Базарского пограничного отряда.

Новые задачи

В январе 1990 года разгорелся конфликт между Азербайджаном и Арменией. Место дислокации летчиков – Пришибский пограничный отряд. Даже на обед приходилось летать в отряд на вертолете, так как все дороги были заблокированы. На ночь пару машин сажали на футбольное поле – для срочного вылета по санитарному заданию.

Никто не считал, сколько жизней они спасли, рискуя своими. И так – много раз, нарушая все летные инструкции. Потому что так было надо. Этого требовала обстановка, приближенная к боевой.

Через полгода Киселева перевели в Западный пограничный округ на должность старшего летчика-инспектора авиационного отдела. А после распада СССР он перевелся в Северо-Западный пограничный округ, в Санкт-Петербург.

В 1995 году два месяца был в служебной командировке в горячих точках. Опять пришлось стрелять, эвакуировать раненых пограничников, садиться в горах с отказавшим двигателем. За эту командировку полковник Киселев был награжден медалью Нестерова.

12 лет служил Владимир Киселев в Северо-Западном пограничном округе на должности старшего летчика-инспектора, а в 2003 году стал начальником авиационного отделения Регионального пограничного управления ФСБ России по Северо-Западному федеральному округу.

Сейчас, когда полковник Киселев на заслуженном отдыхе, есть время вспомнить былое и рассказать сегодняшнему поколению летчиков ФСБ России о том, как служили их предшественники. 



РИА НОВОСТИ

САДИТЬСЯ И ВЗЛЕТАТЬ ВЕРТОЛЕТЧИКАМ ПРИХОДИЛОСЬ, ИСПОЛЬЗУЯ ЛЮБЫЕ ПЛОЩАДКИ

Опасное небо

ВОЙНА В АФГАНИСТАНЕ ВПИСАЛА ОСОБЫЕ СТРАНИЦЫ В ИСТОРИЮ
АВИАЦИИ СПЕЦСЛУЖБ

В 2013 ГОДУ АВИАЦИИ ФЕДЕРАЛЬНОЙ СЛУЖБЫ БЕЗОПАСНОСТИ РОССИИ ИСПОЛНИЛОСЬ 90 ЛЕТ. ЭТИ ДЕСЯТИЛЕТИЯ БЫЛИ ГОДАМИ БОРЬБЫ И ТРЕВОГ. И ВСЕГДА КРЫЛАТЫЙ СПЕЦНАЗ БЫЛ ТАМ, ГДЕ ОСОБЕННО «ЖАРКО» И ТРУДНО. ВОЙНА В АФГАНИСТАНЕ – ОСОБАЯ СТРАНИЦА В ИСТОРИИ АВИАЦИИ ПОГРАНИЧНОЙ СЛУЖБЫ, КОТОРАЯ В ТЕ ГОДЫ ВХОДИЛА В СОСТАВ ПОГРАНИЧНЫХ ВОЙСК КГБ СССР. СУДЯ ПО СПРАВКАМ КАДРОВЫХ ОРГАНОВ, В ПЕРИОД С ЯНВАРЯ 1980 ПО ФЕВРАЛЬ 1989 ГОДА В АФГАНИСТАНЕ ПОБЫВАЛО СВЫШЕ 90 ПРОЦЕНТОВ ЭКИПАЖЕЙ ПОГРАНИЧНЫХ АВИАЧАСТЕЙ. НЕКОТОРЫЕ ИЗ НИХ ОСТАЮТСЯ В СТРОЮ ПО СЕЙ ДЕНЬ.

ТЕКСТ **Марина СЛУЩЕНКО**

ФОТО автора, из архива авиаотряда и **Александра РЫЖОВА**





КАВАЛЕР ОРДЕНА БОЕВОГО
КРАСНОГО ЗНАМЕНИ
АЛЕКСАНДР РЫЖОВ

Все держалось на авиации

Кавалер ордена Боевого Красного Знамени Александр Рыжов начинал службу в знаменитом 23-м Душанбинском отдельном авиационном полку. Молодым лейтенантом он прибыл в Душанбе после окончания Сызранского высшего военного училища летчиков им. 60-летия СССР в 1987 году. К этому времени авиация погранвойск накопила бесценный опыт войны в горах, который дался нелегко. По свидетельству участника афганской кампании, автора энциклопедического издания «История авиации пограничных войск» Ильи Чупрова, «вся боевая деятельность ПВ в Афганистане держалась на авиации, и прежде всего на вертолетах... При минимальном количестве переправ через реку Пяндж, отсутствии сети дорог в горах и при жесточайшей минной войне на существующих афганских дорогах в равнинной местности и горах все боевые операции и различного рода транспортные перевозки были выполнены вертолетами».

При этом «общие безвозвратные потери летного состава авиации по-

гранвойск в Афганистане составили всего 58 человек (10,6% от общих потерь в пограничных войсках)».

В 1987 году, по сути, начался новый этап войны. Вооруженная оппозиция получила и стала активно применять на маршрутах полетов вертолетов переносные зенитно-ракетные комплексы «Стингер», крупнокалиберные пулеметы ДШК. Полеты в горах, где и без того было ничтожно малое количество взлетно-посадочных площадок, стали еще опаснее. Это потребовало от экипажей изменения тактики.

Кроме того, в банды стали поступать современные радиосредства, что заставило пограничников искать возможности радиоперехвата и пеленгования противника. Подобный опыт к этому времени уже был наработан в 40-й армии.

Воздушная разведка — искусство дергать смерть за усы

Мы беседуем с подполковником Рыжовым в небольшом музее, где собраны уникальные свидетельства настоящего героизма летчиков авиационной части.

Музей воюющего полка был создан еще в Душанбе. Перед выводом части из Таджикистана в нем было 122 экспоната. Сегодня он расположен в одной из комнат новосибирского авиационного центра. Здесь бережно хранятся обгоревшие личные вещи, почерневшие часы, искореженные шлемофоны, части боевых машин, документы погибших летчиков.

Александр Альевич рассказывает об истории боев, подвигах и трагедиях тех, кто несколько лет назад вместе с ним летал в горах.

— Мы выполняли полеты на вертолетах Ми-8мт. Вычисляли места базирования штабов боевиков, передавали эту информацию на землю, сверяли и потом по этим точкам наносились бомбовые удары. Получалось достаточно эффективно, потому что если просто гоняться за бандой, уходило слишком много сил и средств. А так удавалось уничтожить костяк формирования, и банда немедленно распалась.

Для того чтобы получить максимально точные координаты, вертолет должен был подлететь в район, как говорит Александр Рыжов, «потихи-поближе» и, зафиксировав место нахождения банды,

как можно быстрее передать информацию в штаб.

– Конечно, было опасно, – отвечая на мой вопрос, признается Рыжов. – Метод был взят из опыта ВВС 40-й армии, у них такой отряд уже существовал. Оттуда приезжали к нам инструкторы. Правда, к 1988 году оставалась только одна машина из четырех. Остальные были уничтожены. Несколько экипажей погибли, их сбивали ракетами, потому что цель была хорошо видна.

Переняв общую методику, пограничники стали вносить свои коррективы. Так, добавился наземный персонал – авиационные операторы, которые «вычисляли» бандформирования.

Остались в огне

Незадолго до вывода войск произошел бой, который подполковник Рыжов не забудет никогда.

В районе Кундуза, когда уходили части 40-й армии, осталось огромное количество складов с вооружением и боеприпасами. Пограничникам была поставлена задача – вывезти боеприпасы оттуда как можно быстрее, чтобы они не достались «духам».

– В обозначенный район Кундуза высадили пограничный десант, – продолжает рассказ Александр Рыжов. – Они эти склады взяли. Вертолеты обеспечи-

вали сопровождение – вывозили грузы, вели воздушную разведку на данной территории. Мы двумя экипажами вылетели в командировку в Пяндж, чтобы выполнить разведку в районе самого Кундуза. Отработали очень успешно два дня. Улетели за Кундуз, в район города Ханабада. Здесь была точка, которая «славилась» на весь Афганистан – тут постоянно кого-то обстреливали, подбивали. Начали ходить на большой высоте, искать боевиков и перехватывать их переговоры. Обнаружили два или три места, где были действительно крупные скопления, места расположения штабов. Казалось бы, вся информация у нас готова, но 19 января 1989 года решили окончательно перепроверить данные. Первоначально была информация, что верхушка банды засела в одном кишлаке, но из-за этого уничтожать все селение нельзя. Поэтому попытались определить более точно координаты.

«У нас была пробита бочка с керосином, в вертолете его было по щиколотку. Потом техники сказали, что хватило бы малейшей искры, чтобы сгорела вся машина»

Получилось. Оставалось только развернуться, пойти на базу, сесть и по карте передать информацию. А дальше уже будут работать наземные части.

Когда экипажи стали разворачиваться, в первый ведущий борт попала ракета «стингер». Вертолет взорвался. С парашютом успел выпрыгнуть только командир экипажа капитан Ильгиз Шарипов.

Вторым бортом, в составе экипажа которого был капитан Рыжов, командовал капитан Валерий Попков. Проводевший к тому времени уже семь лет, он принял смелое решение атаковать противника, а затем, воспользовавшись его замешательством, сесть и подобрать Шарипова. Ми-8 развернулся, по «духам», окружавшим горевший вертолет, был открыт огонь.

– Мы произвели посадку, чтобы забрать контуженого Шарипова. Нам тоже начали окружать, – вспоминает Александр Альевич. – Часть экипажа выпрыгнула, чтобы подойти к подбитому вертолету, посмотреть, может быть, кто-то еще остался в живых. Завязался бой. Когда мы забрали Ильгиза, стало понятно, что никого в горящей машине не осталось... Начали отстреливаться с воздуха, когда часть экипажа еще была на земле. Мы с Попковым взлетели, чтобы их прикрыть и определить обстановку. Увидели, что «духи» уже стали к нашим подбираться. Попков по ним НУРСами хорошо ударил, они залегли. Мы второй раз подсели, забрали экипаж, и когда стали снова взлетать, они весь огонь перекинули на наш вертолет.

В кабине, где сидел командир экипажа, были сплошные пробоины, одна из них на расстоянии каких-то милли-



PHOTOXPRESS

ЗА МУЖЕСТВО И ГЕРОИЗМ, проявленные при оказании интернациональной помощи Республике Афганистан, Президиум Верховного Совета СССР Указом от 21 апреля 1989 г. присвоил **В.Ф. Попкову** звание Героя Советского Союза с вручением ордена Ленина и медали «Золотая звезда». Члены его экипажа были награждены боевыми орденами: капитан **Р.Д. Гильмидинов** – орденом Ленина, майор **С.С. Шустиков** и капитан **А.А. Рыжов** – орденами Красного Знамени, прапорщички **А.Г. Дудник**, **Э.К. Курбанов** и **С.Н. Макаренко** – орденами Красной Звезды.



ВЕРТОЛЕТ, ИЗРЕШЕЧЕННЫЙ ШКВАЛЬНЫМ ОГНЕМ

метров от головы Попкова. Грузовая кабина тоже была изрешечена. Все лопасти несущего винта были разбиты.

– У нас была пробита бочка с керосином, в вертолете его было по щиколотку. Потом техники сказали, что хватило бы малейшей искры, чтобы сгорела вся машина, – продолжает подполковник Александр Рыжов.

«Кто разбился, кто взлетел навсегда...»

К большому сожалению, капитана Шарипова позже не представили к заслуженной награде, а обвинили в гибели его экипажа.

– У Шарипова дед был летчиком в годы Великой Отечественной, – рассказывает Рыжов. – И вспоминал, что, когда его самолет был сбит, он выпрыгнул с парашютом. По нему открыли огонь. Он тогда загасил в воздухе купол парашюта и раскрыл его перед самой землей, изменив скорость падения, когда его начали брать в перекрестный огонь. Благодаря этому остался жив.

Мы сами видели, как взорвался вертолет Шарипова, участвовали в разборе этого происшествия. В пилотской кабине от взрыва вылетели стекла. Когда Шарипов дал команду покинуть верто-

лет и убедился, что в кабине уже никого нет, он открыл блистер, посмотрел, увидел, что на блоках висит купол одного из членов экипажа – тот зацепился за вертолет парашютом, и его просто зарубило винтом. Остальные сгорели. Шарипов отказался от принудительного раскрытия парашюта, потому что опасался преждевременного раскрытия, что могло бы привести к его попаданию под винт. Когда он выпрыгнул и отлетел от горевшего вертолета, то дернул за кольцо, парашют раскрылся. Как рассказывал Ильгиз, он очень сильно ударился спиной о блоки, покидая машину, затем на него упал ящик с инструментами. И потом, когда начал спускаться и по нему открыли огонь, вспомнил деда.

– После этого случая была операция «Возмездие», – продолжает Александр Альевич. – В район сбитого вертолета прилетели наши машины и нанесли хороший ракетно-бомбовый удар. Мы сами, правда, в тот день были не в состоянии туда лететь, да и машина была разбита. Ребята говорили, что вокруг сгоревшего вертолета все, как в муравейнике, кишело душманами.

– Они сначала тела наших ребят не отдавали, – внешне спокойно продол-

жает Рыжов. – Мы их выкупили, заплатив хорошую сумму. По-моему, отдали «ГАЗ-66», еще что-то.

Координаты запеленгованных бандформирований передали в штаб, по этим точкам нанесли сильные удары, в результате душманы понесли очень серьезные потери.

– А сгоревшие ребята (Рыжов показывает на снимки) наши – вот они: Ильфат Бариев, Виктор Долгарев, Исмагил Залетдинов, Сергей Клименко. Вот Александр Щеняев, которого порубило винтами. Парень был темненький, а когда тело осматривали, его волосы были белыми, он успел поседеть. Бариев был штурманом отряда, готовился стать командиром экипажа. Он, оказывается, после взрыва побежал в грузовой отсек, где находились трое, попытался их спасти. Естественно, времени не хватило, и он с ними остался. Залетдинов и Клименко погибли сразу, это по телам можно было установить, а Долгарев, наверное, еще живой был, когда вертолет взорвался, просто контужен.

Я хорошо помню момент взрыва – мы шли парой, вижу его в блистере, он машет мне рукой, я машу в ответ. И в это время вспышка. Он остался в этом огне.

– Вот, смотрите, сохранились документы, – Александр Альевич как-то отрешенно показывает на сиротливо лежащие за стеклом комсомольские билеты и удостоверения личности.

Эх, Петруха...

Годом раньше Душанбинский авиаполк потерял еще два экипажа. Александр Рыжов тоже рассказывает мне о них. Вообще в этой импровизированной экскурсии не покидало странное ощущение: казалось бы, осколки минувшей войны можно увидеть в любом военном музее, а вот когда экскурсовод лично знаком с каждым человеком с портрета, историей каждого экспоната, возникает чувство личной причастности. Далекая от нас война оказывается совсем рядом.

– Здесь много всего с нашего вертолета, с других машин полка, – открывает

витрину подполковник Рыжов. – Смотрите! Эти приборы остались с Ми-24, который сгорел 17 января 1988 года. А это прибор для бомбометания, он стоит у летчика-штурмана. Прицеливаясь – и по нему сбрасываешь бомбы. Видите, он весь изрешечен.

– Наш экипаж в субботу летел из Термеза из командировки. Сели в Пяндже заправиться, у командира эскадрильи майора Карпова подписывали документацию. Он говорил, что на завтра планируется крупная операция. А в воскресенье утром ко мне домой прибегает солдат: «Тревога!», срочный вылет.

Схватил сумку, побежал в часть, там сказали, что сбит экипаж Ми-24. И через 40 минут сбит второй. Карпов в этот день с группой боевых вертолетов выполнял огневое прикрытие площадок десантирования в районе Кундуза. Вер-

толетчики высадили десант, подавили огневые точки моджахедов.

В начале операции был сбит вертолет Ми-24 капитана Олега Акулова. Экипаж Карпова сбили ракетой на высоте 30 метров. Ми-24 взорвался в воздухе. Рыжов тогда летал на «таблетке» – спасательном вертолете без вооружения, только с хвостовым пулеметом и оборудованной операционной в салоне.

– Считаю, вели они себя геройски, – Александр Рыжов имеет полное право оценивать те события не только как летчик с 20-летним летным стажем, но и как непосредственный участник афганских событий. – Владимир Карпов как комэск в таких операциях участвовал неоднократно. Окомашенко Николай пришел к ним незадолго до этого, он был чистый самолетчик. Красовского мы звали Петрухой, у него были такие длинные ресницы, что любой девушке на зависть.



ШЛЕМОФОНЫ ЭКИПАЖА ВЕРТОЛЕТА МИ-24: МАЙОРА ВЛАДИМИРА КАРПОВА И КАПИТАНА ПЕТРА КРАСОВСКОГО

Когда ракета попала в вертолет, Карпов погиб сразу. Окопашенко не смог справиться с подбитой машиной, она падала и горела. Николай при ударе о землю вылетел через лобовое стекло вертолета, а там стоит толстый триплекс, который не пробивают даже пули ДШК, бронированное стекло. Представляете, какой силы был удар? А Петруха надел парашют, открыл створки. Естественно, высота для открытия парашюта была недостаточная, но он увидел под собой рисовое поле и прыгнул с 15 метров. Парашют, конечно, не успел раскрыться. После приземления Красовский вскочил и побежал на помощь своему экипажу. Пробежал метров 150, упал и умер. Десантники подбежали, пытались сделать обезболивающие уколы, но было поздно. Потом эксперты сказали, что у него все было сломано – позвоночник, руки, ноги. Человек бежал к своим, преодолевая дикую боль.

Вспомним всех...

– Вот шлемофоны, – Рыжов показывает на то, что осталось от экипировки после того боя. – Это Карпова, это Красовского. Вот приборы с бронированного Ми-24 (под стеклом только ломаное железо), блоки разбитые.

– Видите кресло – оно все посечено осколками. В 1988 году произошел случай. В Московском была операция «Прикрытие». Сам я в ней не участвовал, мы прилетели, когда все уже случилось. Экипажи выполняли десантирование, сопровождали колонну. «Духи» обстреляли вертолеты из гранатометов и подбили машину командира эскадрильи Сергея Болгова. У нее отказал двигатель, была пробита грузовая кабина. Тогда Болгов дал команду покинуть вертолет. Борттехник Николай Царегородцев открыл дверь, но тут раздался еще один взрыв, его из грузовой кабины выбросило, контузило. Штурман задержался в кабине, хотел забрать документы. Но в пилотскую кабину попала граната и разорвала ее полностью, Пашу Ломтева взрывом выбросило из кабины. В это время



ИТАР-ТАСС

вертолет и экипаж начали окружать моджахеды, наши отстреливались, завязался ближний бой. Хорошо, подоспел вездомый Валера Петров (он до этого был командиром звена в Тбилиском полку) и выбросил свой десант.

Экипаж Петрова заходил на посадку для спасения товарищей под шквальным огнем. Снаряды изрешетили кабину, отказал левый двигатель, был поврежден

– Вот Рафаил Гильмидинов, Михаил Зубко, Юрий Ставицкий, Александр Кулеш, Владимир Николаев, Николай Глухов, Василий Тарасов, Константин Агафонов, – Александр идет мимо витрин с бесценными экспонатами, портретов и фотографий и говорит о каждом.

И я вдруг ясно понимаю, что означает его безмолвный, сдержанный взгляд. Годы прошли, а боль от потери

Эксперты сказали, что у него все было сломано – позвоночник, руки, ноги... Человек бежал к своим, преодолевая дикую боль

редуктор. И все-таки Петрову удалось забрать подбитый экипаж, разогнаться по склону горы по-самолетному, взлететь и дотянуть до Московского.

– Кажется, у него уже на земле винты остановились, – поясняет Рыжов. – Редуктор был полностью пробит, масло вытекло, лопасти пробиты, один двигатель не работал. Он спас экипаж, рискуя жизнью.

однопольчан до сих пор не утихает. Да и утихнет ли когда-нибудь? Ведь он и сейчас отчетливо помнит их всех живыми. Молодыми, веселыми, радующимися жизни. Как будто вчера все это было... И он готов рассказать обо всех, кого знал, чтобы не получилось, как в песне из легендарного кинофильма «Офицеры»: «От героев былых времен не осталось порой имен...» 

Генерал-майор Михаил Малахаткин: «Наша задача – подготовка первоклассных пилотов»



14 АВГУСТА 2013 ГОДА АВИАЦИИ ФСБ РОССИИ ИСПОЛНИЛОСЬ 90 ЛЕТ. МЫ ПОПРОСИЛИ РАССКАЗАТЬ ОБ ИСТОРИИ И СЕГОДНЯШНЕЙ СЛУЖБЕ КРЫЛАТОГО СПЕЦНАЗА НАЧАЛЬНИКА ОДНОГО ИЗ АВИАЦИОННЫХ СОЕДИНЕНИЙ ФСБ РОССИИ ГЕНЕРАЛ-МАЙОРА МИХАИЛА МАЛАХАТКИНА.

ТЕКСТ Александр ИВАНОВСКИЙ



? Михаил Михайлович, кто стоял у истоков создания авиации ФСБ России? Какие этапы и знаменательные события Вы можете выделить в 90-летней истории авиации спецслужб?

История становления авиации органов безопасности неразрывно связана с историей развития авиации нашей страны. С декабря 1917 года, когда была создана ВЧК, самолеты периодически использовались для выполнения тех или иных задач в интересах чекистов, но отдельной авиационной структуры тогда еще не существовало. Она появилась гораздо позднее. 14 августа 1923 года был подписан приказ ГПУ при

НКВД РСФСР, согласно которому были сформированы пять авиационных отрядов. Один из них, кстати, находился в Омске, и его с полным основанием можно считать историческим предшественником нашего авиационного соединения.

У истоков крылатого спецназа стоял Александр Александрович Пороховщиков, легендарная личность, дед известного российского актера Александра Шалвовича Пороховщикова. Это был летчик, авиаконструктор, инженер с выдающейся биографией и трагической судьбой. В августе 1923 года он лично приступил к набору экипажей, командного и технического состава двух авиа-

звеньев – для сухопутных и морских войск ГПУ.

В истории авиации ФСБ можно условно выделить четыре этапа. Первый включает в себя 1923–1941 годы. В это время авиационные части войск и органов безопасности неоднократно меняли свое подчинение, вливались в состав различных структур, но задачи у них оставались неизменными – борьба с терроризмом, выполнение специальных задач и охрана границы.

На втором этапе, в годы Великой Отечественной войны, многие летчики авиации НКВД были направлены в действующую армию, где героически воевали. К примеру, многие знают об отважном



ШТУРМАН ОДНОГО ИЗ САМОЛЕТОВ В НЕБЕ УТОЧНЯЕТ МАРШРУТ ПОЛЕТА

летчике-асе, Герое Советского Союза Алексее Маресьеве. Однако мало кому известно, что военную службу он начал на Сахалине, в 12-м авиационном пограничном отряде НКВД.

Третий этап начался после войны и продолжался до 1999 года. В этот период авиация надолго вошла в состав Главного управления пограничных войск НКВД-МГБ-МВД-КГБ СССР, а затем и Федеральной пограничной службы России. Летчики авиации пограничных войск всегда были на передовом рубеже, там, где особенно трудно. Добрую память они оставили у тех, кто служил в Афганистане. Без активной и смелой работы авиаторов деятельность советских пограничников, прикрывающих внешние рубежи страны, была бы невозможна. Хватило работы крылатому спецназу и после распада СССР. Наши авиаторы отметились и в небе Таджикистана, и над горами Северного Кавказа, в зоне контртеррористической операции.

С 2000 года берет свой отчет новейший этап развития авиации российских спецслужб. К этому времени остро назрела необходимость создания авиационных подразделений непосредственно в ФСБ России – практика

борьбы с терроризмом потребовала от спецподразделений высокой оперативности и подвижности в действиях. В январе 2004 года было образовано Управление авиации ФСБ России и подчиненная ему отдельная авиаэскадрилья. А уже через год в это Управление были интегрированы подразделения и части авиации Пограничной службы. Так в России появилась совершенно новая и уникальная структура крылатого спецназа страны.

? Какие изменения произошли в авиации ФСБ России с тех пор, как она вышла из состава пограничных войск? Ваша оценка хода ее реформирования? Какие преимущества приносит реформа?

Безусловно, мы, авиаторы, в ходе реформирования приобрели больше, чем потеряли. Наши подразделения стали получать новую, более современную технику. Увеличился среднегодовой налет летного состава, что, несомненно, сказалось на повышении степени боеготовности авиации, улучшились результаты служебно-боевой деятельности и состояние безопасности полетов. Вместе с тем значительно расширился и круг решаемых нами служебных задач. Теперь это не только охрана границы, но и выполнение специальных задач в интересах всех органов безопасности.

Еще одно важное преимущество – заметно улучшилась система управления авиацией. Она стала более оперативной, более профессиональной. Решения о применении авиации принимают авиационные командиры, исходя из задач, которые требуется выполнить.

? А что для Вас лично означает эта реформа?



АВИАЦИЯ ФСБ РОССИИ ОСВАИВАЕТ НЕБО ЗАПОЛЯРЬЯ. АЭРОПОРТ ДИКСОН, 2010 ГОД

Знаете, я бы вот так сказал: стало гораздо труднее, но зато интереснее. Критерии оценки служебной деятельности теперь жестче, но это только дополнительно стимулирует.

? **Чем сегодняшняя служба в авиации ФСБ России принципиально отличается от той, что была в прошлые годы? Что изменилось с той поры, когда Вы были лейтенантом?**
Будучи лейтенантом, я всегда чувствовал, что каждый день моей жизни проходит не зря, а с определенным положительным результатом. Это было ощущение нужности своему государству. И сейчас, когда я дорос до генерала, мое мироощущение принципиально не изменилось. Критерии, которые я определил для себя тогда, остались прежними. Разве что службе стал отдавать больше времени.

? **С какими результатами в оперативно-служебной деятельности встречаются юбилей авиаторы соединения?**

Я считаю, что мы качественно и с большой эффективностью выполняем задачи, которые перед нами ставит руководство ФСБ России. Но самым главным результатом оперативно-служебной деятельности наших авиационных подразделений является безаварийная летная работа. Это и безопасность полетов, и сбережение авиационной техники, и сохранение жизни личного состава. На протяжении многих лет эти показатели у нас только улучшаются. Целенаправленная планомерная работа руководства Управления авиации, руководителей авиационных подразделений принесла свои положительные плоды. Нам удалось добиться понимания всех предъявляемых требований со стороны летных экипажей, и данное обстоятельство в немалой степени способствовало общему успеху. Не случайно по итогам 2012 года лучшим авиационным подразделением в ФСБ России был определен именно один из наших отдельных авиационных отрядов.

? **Насколько интенсивно сейчас идет переоснащение новой техникой? Как Вы считаете, авиация ФСБ России отвечает современным требованиям?**

Отвечает. Сегодня у нас на вооружении практически нет старой авиатехники, которая бы выработала установленный ресурс. Ее мы давно заменили. Что касается интенсивности обновления, то на данный момент темпы переоснащения наших авиаподразделений новой техникой вполне объективны – мы же не можем поменять всю технику одновременно. Ведь это связано с большими финансовыми затратами, а также отрывом летного состава и специалистов обслуживания от службы на переучивание. В любом

У нас ситуация совершенно иная и кардинальным образом отличается от прошлых лет. Возьмем, к примеру, показатель исправности техники в авиационных частях. Сейчас это свыше 90% – значительно более высокий показатель, чем в прежние годы. Для сравнения, в авиации Федеральной пограничной службы России этот показатель в разных авиачастях составлял от 50 до 70% от всей штатной техники.

В последние два-три года в основном удалось решить и жилищную проблему личного состава авиационных подразделений. Свыше 90% сотрудников у нас обеспечены социальным или служебным жильем. Сейчас я могу с большим удовлетворением отметить, что «бездомных» пилотов у нас больше

С 2000 года берет свой отчет новейший этап развития авиации российских спецслужб

деле важна планомерность. Ежегодно в каждое наше авиационное подразделение поступает новая техника – где одна единица, где две-три. Этот процесс идет бесперебойно. Есть в стране и приоритетные направления. Например, не секрет, что на Северный Кавказ, по понятным причинам, новой техники поступает больше. Но и у нас темпы нельзя назвать медленными. К примеру, в следующем году полностью будет заменена авиатехника в одном из наших авиационных подразделений.

? **Недавно мне попало на глаза интервью с одним из ветеранов ВВС. В нем он вспоминал проблемы, которые долгие годы терзали военную авиацию страны: недостаток керосина, слабая исправность техники, отсутствие жилья для военнослужащих. А чем от этой картины отличается состояние дел в авиации ФСБ России сегодня?**

нет – молодой лейтенант, попав после выпуска в часть, немедленно получает служебное жилье или же ему арендуют квартиру.

Правда, мы не можем похвастать изобилием керосина. Выделяемые лимиты на горючее стали меньше, что связано с курсом государства на экономии бюджетных средств. Но я подчеркиваю, что это никак не снижает нашу боевую готовность. Просто мы теперь более качественно расставляем приоритеты в служебной деятельности. Используем ресурсы с максимальной эффективностью. Пустыми не летаем. Если выполняем какую-то задачу, попутно пытаемся решать задачи других органов безопасности.

? **Техника, пусть даже самая современная, ничего не значит без человека. А как в соединении обстоят дела с профессиональной подготовкой кадров?**

Основной задачей в учебной летной подготовке для нас является поддержание необходимого количества боеготовых экипажей. Упор, в первую очередь, делается на них, на профессионалов, достигших высокого уровня мастерства в летном деле. Но это вовсе не значит, что мы забываем о молодых пилотах, которых пока необходимо учить и тренировать на смену старшим товарищам. Каждую неделю во всех подразделениях проводятся плановые учебные полеты. Два раза в год мы проводим сборы по повышению квалификации летного состава. Тех, кто достиг необходимого уровня, представляем в Центральную квалификационную комиссию при Министерстве обороны для повышения квалификационной категории.

Средний годовой налет командира экипажа в авиации ФСБ России составляет 150–200 часов, а общий средний налет пилотов, прослуживших 10–15 лет на летных должностях, как правило, превышает 2000 часов. Это очень хороший показатель. Он гораздо выше, чем в Министерстве обороны и в других ведомствах.

? Удовлетворяет ли Вас подготовка молодых летчиков, поступающих на службу?

К нам поступают самые лучшие выпускники, прошедшие хорошее сито отбора. Ведь служба в авиации ФСБ России очень престижна среди военных

Вас актуальна проблема сохранения старых традиций? Как воспитываете на них молодых пилотов и техников? Воспитанию молодого поколения на

Авиация Федеральной службы безопасности Российской Федерации всегда применяется на основе оперативных или разведывательных данных

летчиков. Сюда стремятся многие, но не все попадают. Поэтому теоретическая подготовка у наших молодых пилотов вполне приличная. Это грамотные, толковые, адекватные ребята. Ну, а практическая подготовка летчика зависит от налета часов, от времени, проведенного в небе. Подготовить из них первоклассных пилотов – это уже наша задача. Примерно полгода мы доводим вчерашних выпускников до необходимого минимального практического уровня, и уже затем они получают допуск к самостоятельной работе в составе экипажей.

? Юбилей – еще один повод поговорить о традициях. Насколько для

традициях прошлого мы уделяем огромное внимание. В каждом подразделении у нас оборудованы Комнаты боевой славы. Молодые сотрудники обязаны знать историю своей части и ее героев. Им есть чем гордиться. Ведь у каждого нашего авиаотряда своя неповторимая история, свой уникальный боевой путь. Для их популяризации мы регулярно проводим Дни части, приглашаем ветеранов на встречи с сотрудниками. Большую роль в воспитании молодежи играет наставничество, у нас в подразделениях за каждым новичком закреплен наставник из числа опытных сотрудников. А за каждым молодым летчиком к тому же еще закрепляется и конкретный инструктор.



ЛЕТЧИКАМ АВИАЦИИ ФСБ РОССИИ ПРИХОДИЛОСЬ ВЫПОЛНЯТЬ ПОЛЕТЫ И В СЛОЖНЕЙШИХ МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКИХ УСЛОВИЯХ, И В ВЫСОКИХ, ТРУДНОДОСТУПНЫХ ГОРАХ. НА СНИМКАХ: ГОРНЫЙ БАДАХШАН, 1990-е ГОДЫ

? Сегодня граница активно насыщается беспилотниками. Не составят ли они со временем конкуренцию авиации?

Не составят. Ведь авиация Федеральной службы безопасности Российской Федерации всегда применяется на основе оперативных или разведывательных данных. Чтобы, к примеру, эффективно использовать вертолеты для охраны границы, мы должны прежде точно знать, куда нам лететь, кого искать, что делать. Поэтому для нас, авиаторов, так важна свежая и объективная информация, которую можно получать с помощью беспилотных аппаратов. Эта техника позволяет руководителям органов безопасности оперативно отслеживать ситуацию на участках государственного рубежа и, основываясь на ней, принимать грамотные решения, в том числе и на применение авиации. Только полное и точное знание обстановки позволяет выбрать грамотное решение.

? Если позволите, поговорим о личном. Генеральские погоны – огромная ответственность. Трудно командовать авиационным соединением, подразделения которого находятся на огромной территории?

Я думаю, что нельзя назвать трудной ту работу, которую ты по-настоящему любишь и посвятил ей большую часть своей жизни. Я прослужил в авиации 28 календарных лет и, честно говоря, никогда не мечтал стать генералом. Просто с самоотдачей выполнял свой служебный долг и, так уж получилось, что ступенька за ступенькой поднимался вверх. Свое нынешнее положение рассматриваю и как высокую оценку своего многолетнего труда, и как степень доверия ко мне как к специалисту, офицеру. Думаю, что с порученным мне участком работы вполне справляюсь. Хотя, когда мне предложили возглавить соединение, некоторые сомнения были: «Справлюсь ли?». Но в итоге все получилось. А вообще-то я считаю, что не место красит человека, а совсем наоборот.



НА ЗАНЯТИЯХ ПО ОПЕРАТИВНО-БОЕВОЙ И ПАРАШЮТНО-СПАСАТЕЛЬНОЙ ПОДГОТОВКЕ ЛЕТЧИКИ УЧАТСЯ ПРАВИЛЬНО ДЕЙСТВОВАТЬ В ЛЮБОЙ СЛОЖНОЙ ОБСТАНОВКЕ

? Что бы Вы хотели сказать всем сотрудникам авиации ФСБ России в дни ее юбилея?

В первую очередь хочу поблагодарить личный состав подразделений за добросовестное отношение к исполнению служебных обязанностей. Я знаю, что порой экипажам приходится выполнять поставленные задачи действительно в трудных условиях, на грани

человеческих возможностей. Поэтому летчики заслуживают особого уважения и особого к себе отношения.

Ну и, пользуясь предоставленной мне возможностью, хочу пожелать всем сотрудникам авиационных подразделений и их семьям здоровья, мира, добра. И самое главное, как в авиации это принято, безаварийной летной работы! С праздником вас, друзья и коллеги! 

Воздушные асы

ЗА ГОДЫ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ ГЕРОЯМИ
СОВЕТСКОГО СОЮЗА СТАЛИ 14 ЛЕТЧИКОВ-ПОГРАНИЧНИКОВ

В ГОДЫ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ ЛЕТЧИКИ ПОГРАНИЧНЫХ ВОЙСК НКВД СССР НЕ ТОЛЬКО СРАЖАЛИСЬ ВО ФРОНТОВОМ НЕБЕ, НО И ВЫПОЛНЯЛИ СПЕЦИАЛЬНЫЕ ЗАДАНИЯ. ОНИ ОСУЩЕСТВЛЯЛИ ПОЛЕТЫ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ ПАРТИЗАНСКИХ ОТРЯДОВ, ОХРАНЯЛИ ТЫЛ ДЕЙСТВУЮЩЕЙ АРМИИ, СОВЕРШАЛИ РАЗВЕДЫВАТЕЛЬНЫЕ ПОЛЕТЫ. В ХОДЕ БОЕВЫХ ДЕЙСТВИЙ АВИАТОРЫ ПРОЯВИЛИ БЕСПРИМЕРНОЕ МУЖЕСТВО, НЕПРЕКЛОННУЮ ВОЛЮ К ПОБЕДЕ. МНОГИЕ ИЗ НИХ НАГРАЖДЕНЫ ВЫСОКИМИ ПРАВИТЕЛЬСТВЕННЫМИ НАГРАДАМИ, ЧЕТЫРНАДЦАТЬ СТАЛИ ГЕРОЯМИ СОВЕТСКОГО СОЮЗА, А ВИКТОР ГОЛУБЕВ БЫЛ УДОСТОЕН ЭТОГО ЗВАНИЯ ДВАЖДЫ.

ТЕКСТ Анатолий КУЛЕБА



Штурмовая авиация



**Голубев
Виктор
Максимович**
17.01.1916–
17.05.1945

В ряды Красной армии Виктор Голубев вступил в 1936 году. Тремя годами позднее окончил авиационное отделение Харьковского пограничного училища НКВД СССР. Служил в авиации погранвойск, во 2-й морской авиационной эскадрилье на Камчатке.

С первых дней Великой Отечественной войны – в штурмовой авиации. Боевое крещение лейтенант Голубев получил 24 июля 1941 года под г. Ярцево. В составе шестерки 209-го бомбардировочного полка он бомбил колонну вражеских танков, рвавшихся к городу. На выходе из атаки Голубев увидел около двух десятков «мессершмиттов», устремившихся на выручку своим войскам. Он смело вступил в бой с тремя фашистскими истребителями. Но силы были явно неравные. Голубев с трудом посадил горящую машину на своей территории. Наши пехотинцы подобрали его в бессознательном состоянии недалеко от сгоревшего самолета.

«Гремит слава на Дону о летчике-штурмовике старшем лейтенанте В. Голубеве, – писала в то время «Правда». – С первых дней войны он яростно бьется с гитлеровскими мерзавцами. На своем Ил только за пять месяцев войны он уничтожил до 50 танков, 325 автомашин, 6 орудий, свыше полутора тысяч фашистов, 20 самолетов».

Боевое мастерство отважного летчика особенно ярко проявилось в Сталинградской битве. В один из июльских дней 1942 года Голубев штурмовал автоколонну гитлеровцев. В этот момент его атаковали два «мессершмитта». Отбиваясь от фашистов, Голубев решил перехитрить их. Он стал пикировать на автоколонну. В результате огонь «мессершмиттов»,

направленный на его штурмовик, обрушился на гитлеровскую пехоту. Этот мастерский маневр помог летчику выйти из боя невредимым.

Сталинградская эпопея только начиналась, а ее участник старший лейтенант Голубев уже был удостоен звания Героя. В боях над Курской дугой снова прогремела слава о мастерских ударах по фашистским танкам командира эскадрильи капитана Голубева. За сокрушительные удары по врагу он был награжден второй Золотой Звездой. В штабе Центрального фронта генерал армии Константин Рокоссовский лично вручил летчику высокую награду. Свыше 260 боевых вылетов записано на счет Героя за годы войны.

Жизнь Виктора Голубева трагически оборвалась 17 мая 1945 года, когда он выполнял учебно-тренировочный полет.

За чистое небо



**Володин
Анатолий
Иванович**
02.02.1921–
20.08.1991

В действующую армию выпускник Батальской военной школы пилотов Анатолий Володин прибыл в декабре 1942 года. Он получил назначение в 164-й истребительный авиаполк. Начались боевые будни. 20 января 1943 года он первый раз поднял по тревоге свой ЛаГГ-3 над предгорьями Кавказа, а уже с десятого боевого вылета старшему сержанту Володину доверили водить в бой звено истребителей.

В одном из документов военных лет командование 164-го истребительного авиаполка отмечало: «В проведенных одиннадцати воздушных боях командир звена Володин проявил исключительную храбрость, мужество и отвагу. Он лично сбил пять самолетов противника...»

Володин летал на сопровождение штурмовиков и бомбардировщиков,

прикрытие боевых действий пехоты и штурм наземных объектов противника, разведку и «свободную охоту». До конца войны Володин совершил 397 боевых вылетов и лично сбил 22 самолета противника! Кроме того, штурмовыми ударами и бомбометанием по войскам и боевой технике противника он уничтожил 25 автомашин, 22 повозки с военными грузами, более 150 гитлеровских солдат и офицеров, подавил огонь шести зенитных батарей противника, взорвал два склада с боеприпасами и уничтожил три самолета на земле.

За героизм и мужество, проявленные в борьбе с немецко-фашистскими захватчиками, за лично сбитые самолеты противника Указом Президиума Верховного Совета СССР от 23 февраля 1948 года заместителю командира эскадрильи 164-го Галацкого истребительного авиаполка 295-й истребительной авиадивизии 17-й воздушной армии капитану Володину было присвоено звание Героя Советского Союза.

Володин был уволен в запас, но твердый характер и страстная любовь к авиации взяли верх. В декабре 1947 года он был призван в погранвойска, начал летать рядовым летчиком на самолете По-2. А через 15 лет он стал начальником авиационного отдела ГУПВ КГБ СССР. Анатолий Иванович руководил погранавиацией страны до 1977 года. В 1967 году ему было присвоено воинское звание генерал-майора авиации.

По наземным целям



**Говорухин
Лев
Алексеевич**
20.09.1912–
28.08.1999

Воинскую службу Лев Говорухин начал в октябре 1935 года во внутренних войсках, а через девять месяцев успешно сдал вступительные экзамены и стал курсантом авиационного отделения



РИА-НОВОСТИ

Харьковского пограничного училища имени Ф.Э. Дзержинского.

В Великой Отечественной войне Лев Говорухин участвовал с 22 июня 1941 года. А последний боевой вылет он совершил 8 мая 1945 года в район чешского города Оломоуц.

В 1942 году Говорухин пересел на штурмовик. Уже с первых боевых вылетов на Ил-2 он обратил на себя внимание своей решительностью и умением с высокой эффективностью использовать в бою оружие и тактико-технические данные самолета.

За время войны штурман 525-го Ямпольско-Кременецкого Краснознаменного штурмового авиаполка 227-й Бердичевской Краснознаменной штурмовой авиадивизии майор Говорухин совершил 198 боевых вылетов, уничтожил более 20 танков и бронемашин, свыше 100 автомашин, 50 железнодорожных вагонов, 3 паровоза, 7 складов с горючим и боеприпасами, много другой боевой техники и живой силы противника.

Указом Президиума Верховного Совета СССР от 15 мая 1946 года за мужество и героизм, проявленные при уничтожении живой силы и техники противника, Льву Алексеевичу присвоено звание Героя Советского Союза.

После окончания Великой Отечественной войны Говорухин продолжал службу в ВВС, летал на Дальнем Востоке

и Крайнем Севере, затем служил в Закавказье. В 1948 году он окончил Высшие летно-тактические курсы, в 1955 году – Военно-воздушную академию. С 27 июня 1966 года генерал-майор авиации Говорухин был в запасе. Жил в Киеве.

Фронтовые вылеты



**Делегей
Николай
Куприянович**
24.10.1911–
3.10.1945

После окончания в 1937 году авиационного отделения Харьковского военного училища пограничной и внутренней охраны НКВД СССР имени Ф.Э. Дзержинского офицерскую службу Николай Делегей проходил в 3-й отдельной авиационной эскадрилье Управления пограничных войск НКВД Казахской ССР (в последующем Краснознаменного Восточного пограничного округа КГБ СССР).

В июне 1941 года старший лейтенант Делегей убыл в белорусский город Гродно для прохождения учебных сборов при одном из аэродромов ВВС Красной армии. Здесь он и встретил начало Великой Отечественной войны.

По ряду свидетельств (пока документально не подтвержденных) участвовал в воздушных боях над Гродно и сбил вражеский «мессер». Но вскоре летчики-пограничники в экстренном порядке были отозваны в Москву в распоряжение начальника ведомственной авиации.

В сентябре 1941 года, после настоячивых рапортов об отправке на фронт, старший лейтенант Делегей был направлен на пополнение фронтовых частей истребительной авиации, прикрывавших Москву. В составе 10-го истребительного авиационного полка он воевал до ноября 1943 года на Калининском, Волховском, Северо-Западном фронтах. Счет лично сбитым фашистским стервятникам им был открыт 17 декабря 1941 года в воздушном бою в районе города Кашино.

Часто вспоминали в полку и о бое бывшего пограничника в январе 1944 года, когда он во главе восьмерки истребителей патрулировал над линией фронта, прикрывая с воздуха наши стрелковые и мотомеханизированные части в районе Кировограда. Тогда советские летчики сбили шесть «мессершмиттов». За мужество и храбрость, проявленные в воздушном бою, командиру группы тут же была вручена третья с начала войны государственная награда – орден Красного Знамени.

А 16 апреля 1944 года отважный летчик был назначен командиром 508-го истребительного авиационного полка 205-й истребительной авиационной Кировоградской дивизии. 1 июля 1944 года за образцовое выполнение заданий командования и проявленные мужество и героизм майору Н.К. Делегею присвоено звание Героя Советского Союза. Под его руководством этот полк 27 октября 1944 года стал 213-м гвардейским.

30 января 1945 года подполковник Николай Делегей приказом командира 6-го гвардейского истребительного авиационного корпуса был смещен с занимаемой должности командира полка за упущения по службе и злоупотребления при сборе трофеев, но продолжал летать на боевые задания.

Всего к концу войны он совершил 219 боевых вылетов, провел 49 воздушных боев, в которых сбил 20 самолетов противника лично и три – в группе. Николай Делегей погиб при исполнении служебных обязанностей в результате авиакатастрофы 3 октября 1945 года.

Испытатель «крыльев Родины»



**Добровольский
Юрий
Антонович**
18.02.1911–
30.04.1979

Несмотря на то, что Юрий Добровольский не участвовал в воздушных боях, он внес значительный вклад не только в великую Победу, но и в послевоенное укрепление обороноспособности страны. Об этом свидетельствуют многочисленные награды, включая орден Отечественной войны 1-й степени (1944 год), орден Красной Звезды (1945 год).

Свой путь в авиацию он начал в 1930 году, окончив Ростовский аэроклуб, а в 1931 году – Ростовскую школу пилотов ОСОАВИАХИМа, где был оставлен летчиком-инструктором. В 1932 году Добровольский окончил Тамбовскую школу пилотов Гражданского воздушного флота (ГВФ). В армии с ноября 1932 года. Был летчиком 8-го отдельного авиаотряда войск ОГПУ (г. Ростов-на-Дону), с апреля 1937 года – командир звена 4-й авиаэскадрильи погранвойск (Туркменистан).

С декабря 1940 года он стал начальником лётно-испытательной станции строящегося Ростовского авиазавода. В ноябре 1941 года завод был эвакуирован в Баку. В апреле – июне 1942 года Добровольский – начальник лётно-испытательной станции Ростовского авиаремонтного завода, с июня того же года – летчик транспортного отряда и заместитель начальника лётно-испытательной станции авиазавода № 82 (Тушино). В 1943 году на том же заводе он

стал летчиком-испытателем. Испытывал серийные истребители Як-7, Як-9 и их модификации. В 1946–1956 годах он – летчик-испытатель авиазавода № 18 (г. Куйбышев). Испытывал серийные штурмовики Ил-10, бомбардировщики Ту-4, Ту-95 и их модификации.

24 апреля 1956 года после выполнения испытательного полета на стратегическом бомбардировщике Ту-95 (командир – Ю.А. Добровольский, 2-й пилот – Г.Л. Черкасов, штурман-навигатор – Т.Г. Провоторов, штурман-оператор – А.А. Русаневич) у машины не вышла одна из стоек шасси. Командир экипажа мастерски выполнил аварийную посадку на две опоры шасси. Самолет получил минимальные повреждения и вскоре был восстановлен. За мужество и героизм, проявленные при испытании новой авиационной техники, 22 июня 1956 года летчику-испытателю Юрию Добровольскому было присвоено звание Героя Советского Союза.

Легенда авиации



**Маресьев
Алексей
Петрович**
20.05.1916–
18.05.2001

В Красную армию Алексей Маресьев был призван в 1937 году. Служил авиационным мотористом в 12-м авиационном отряде, входившем в Сахалинский пограничный отряд. Но по-настоящему он поднялся в воздух уже в Батайской военной авиационной школе пилотов, которую окончил в 1940 году.

Боевой счет летчик 580-го истребительного авиационного полка Северо-Западного фронта лейтенант Маресьев открыл в начале 1942 года, когда сбил Ю-52. К концу марта 1942 года довел счет уничтоженных фашистских самолетов до четырех. 4 апреля 1942 года в воздушном бою над Демянским плацдармом (Новгородская область) его са-



молет был подбит. 18 суток Маресьев добирался ползком до своих, обморозил ступни ног, впоследствии их пришлось ампутировать. Однако летчик не сдался. Когда ему сделали протезы, он долго и упорно тренировался и добился разрешения вернуться в строй. Воевал на Курской дуге в составе 63-го гвардейского истребительного авиационного полка, был заместителем командира эскадрильи. В августе 1943 года Алексей Маресьев во время одного боя сбил сразу три вражеских истребителя.

24 августа 1943 года Указом Президиума Верховного Совета СССР гвардии старшему лейтенанту Алексею Петровичу Маресьеву было присвоено звание Героя Советского Союза.

Позже отважный летчик воевал в Прибалтике, стал штурманом полка. Всего Маресьев совершил 86 боевых вылетов, сбил 11 самолетов противника: 4 – до ранения и 7 – с ампутированными ногами. В июне 1944 года гвардии майор Маресьев стал инспектором-летчиком Управления высших учебных заведений военно-воздушных сил.

Еще во время войны вышла книга Бориса Полевого «Повесть о настоящем человеке», прототипом главного героя которой стал Маресьев (автор изменил только одну букву в его фамилии). В июле 1946 года Маресьев с почетом уволен из состава ВВС. В 1952 году он окончил Высшую партийную школу при ЦК КПСС, в 1956 году – аспирантуру Академии общественных наук при ЦК КПСС, получил звание кандидата исторических

наук. В том же году он стал ответственным секретарем Советского комитета ветеранов войны, в 1983 году – первым заместителем председателя комитета. В этой должности он проработал до последнего дня своей жизни.

Воздушный таран



**Мещеряков
Иван
Иванович**
03.09.1908–
08.02.1942

Окончив в 1938 году авиационное отделение 2-й объединенной пограничной школы имени Ф.Э. Дзержинского, Иван Мещеряков служил вначале в 1-й отдельной авиационной эскадрилье авиационной бригады НКВД в Быкове, затем – в 10-й пограничной авиационной эскадрилье в городе Гродно.

На фронтах Великой Отечественной войны с июня 1941 года. 20 сентября 1941 года в районе города Ярцево Смоленской области на самолете МиГ-3 командир звена 129-го истребительного авиационного полка старший лейтенант Мещеряков в воздушном бою сбил

вражеский бомбардировщик. Продолжая бой и израсходовав боеприпасы, Мещеряков таранил другой бомбардировщик. Сам благополучно произвел посадку. Был награжден орденом Красной Звезды.

Всего к декабрю 1941 года Мещеряков совершил 135 боевых вылетов, в 15 воздушных боях сбил 5 самолетов противника. 8 февраля 1942 года в воздушном бою под городом Ржевом Калининской области на ЛаГГ-3 отважный летчик второй раз таранил вражеский «Мессершмитт-109». Он погиб, и звание Героя Советского Союза ему было присвоено 5 мая 1942 года уже посмертно.

Тонны бомб на врага



**Мартынов
Алексей
Петрович**
18.03.1920–
29.12.1994

Чкаловское военно-авиационное училище летчиков Алексей Мартынов окончил в 1939 году. Служил летчиком-инструктором в военно-авиационной школе пилотов.

В Великой Отечественной войне участвовал с апреля 1942 года. Воевал на Брянском, Западном, Сталинградском, Донском, Центральном, 1-м Белорусском фронтах.

К маю 1945 года заместитель командира эскадрильи 45-го гвардейского бомбардировочного авиационного полка (9-я гвардейская бомбардировочная авиационная дивизия, 16-я воздушная армия, 1-й Белорусский фронт) гвардии старший лейтенант Алексей Мартынов совершил 922 боевых вылета на разведку, бомбардировку живой силы и боевой техники противника, для связи с партизанами в тылу врага. Сбросил на врага 165 960 килограммов авиационных бомб.

Указом Президиума Верховного Совета СССР от 15 мая 1946 года за об-

разцовое выполнение боевых заданий и проявленные при этом мужество и героизм гвардии старшему лейтенанту Алексею Мартынову присвоено звание Героя Советского Союза.

После войны он был уволен в запас. Однако уже в 1950 году вновь вернулся на службу, но уже в авиацию пограничных войск. Алексей Петрович продолжил летать на самолетах По-2, Як-12, Ли-2, Ан-2 до 1960 года, когда в звании капитана ушел в запас.

Неравный бой



**Мартыненко
Иван
Назарович**
20.01.1915–
27.10.1944

Жизнь Ивана Мартыненко была коротка и практически целиком была связана с авиацией. Подростком он учился летному мастерству в Харьковском аэроклубе. В 1932 году поступил на работу в авиационную школу общества «Динамо». Стал хорошим авиационным мотористом и в 1934 году был призван на военную службу в 1-ю отдельную авиационную эскадрилью войск НКВД в Быково.

В 1939 году окончил авиационное отделение 2-й объединенной пограничной школы войск НКВД в Харькове. В 1940 году был зачислен в Энгельскую военную авиационную школу и после ее окончания убыл на фронт.

Майор Мартыненко совершил 194 боевых вылета на корректировку артиллерийского огня, бомбардировку, штурм, воздушную разведку и фотографирование оборонительных и инженерных сооружений противника. В 14 воздушных боях сбил 4 самолета противника.

Жизнь Ивана Мартыненко оборвалась в конце октября 1944 года, когда начиналась операция по уничтожению гитлеровской группировки в Курляндском котле. Иван Назарович вел свой



корректировщик, когда внезапно появились «мессершмитты». Начался неравный воздушный бой. Майор Мартыненко решил не защищаться, а идти в атаку. Он сделал резкий крен на левое крыло и в тот же момент поставил самолет «свечкой». Гитлеровец, который находился сверху, этого не ожидал. Короткая и точная пулеметная очередь распоролла фюзеляж истребителя противника. Но другой «мессершмитт» успел прошить пулями кабину Мартыненко. Одна из них пробила его сердце.

24 марта 1945 года за образцовое выполнение заданий командования и проявленные при этом мужество и героизм майору Мартыненко посмертно присвоено звание Героя Советского Союза.

Выговор за сбитый «юнкерс»



Маслов Иван Васильевич
01.08.1920–
30.03.2011

Окончив в 1940 году укороченный курс Борисоглебской военной авиационной школы летчиков, службу Иван Маслов начал в звании младшего лейтенанта в 157-м истребительном авиационном полку на аэродроме Левашово под Ленинградом.

На фронтах Великой Отечественной войны с июня 1941 года. Воевал на Ленинградском, Калининском, Центральном и 1-м Белорусском фронтах. Прошел путь от рядового летчика до командира эскадрильи.

За первый сбитый «юнкерс» Маслов получил устный выговор от командира полка. В тот день с командиром эскадрильи он вылетел на разведку. Летчики обнаружили на небольшой высоте вражеский транспортный самолет Ю-52. Выше транспортника виднелся «мессершмитт». Хотя в бой им вступать не разрешалось, комэск не сдержался,



ИТАР-ТАСС

дал по «юнкерсу» очередь, но не попал и с разворотом ушел. Тогда и Маслов решил атаковать вражеский самолет. Со второго захода все-таки сумел зажечь его. А комэск тем временем уже улетел. «Мессершмитт» обрушился на молодого летчика. Маслову удалось уйти. Но за то, что бросил ведущего, он получил выговор, а мог бы вообще быть отстранен от полетов. Но спасли сведения, полученные от партизан: в сбитом Масловым Ю-52 летела группа офицеров немецкого штаба фронта.

Заместитель командира эскадрильи 157-го истребительного авиационного полка старший лейтенант Маслов к февралю 1944 года совершил 285 боевых вылетов, в 60 воздушных боях сбил лично 15 и в группе 19 самолетов противника.

За образцовое выполнение боевых заданий и проявленные при этом мужество и героизм старшему лейтенанту Маслову 1 июля 1944 года присвоено звание Героя Советского Союза.

Свой последний за войну, 350-й боевой вылет, капитан Маслов совершил

1 мая 1945 года. Всего за годы войны в 100 воздушных боях он сбил лично 22 и в группе 19 вражеских самолетов.

В послевоенное время Иван Васильевич продолжил службу в авиации. В 1948 году он был одним из тех, кто первым начал осваивать новую технику – вертолеты. В 1950-е годы он перешел на службу в авиацию пограничных войск старшим летчиком-инспектором авиационного отдела ГУПВ, где занимался испытанием, внедрением вертолета Ми-4 и обучением летного состава авиации погранвойск.

Мастер аэрофоторазведки



Мирович Анатолий Иванович
19.06.1914–
20.03.1976

Завершив учебу в Запорожском авиационном техникуме, в 1935 году Анатолий Мирович был призван в ряды Красной армии. Окончил авиационное отделение 2-й объединенной пограничной школы им. Ф.Э. Дзержинского в Харькове.

В 1940 году, как и многие авиаторы-пограничники, он был зачислен в Энгельскую военную авиационную школу. В боях Великой Отечественной войны принимал участие с июня 1941 года.

Воевал на Ленинградском, Центральном и Украинском фронтах. За время боевой работы Мирович отснял 70 аэрофильмов, по которым было изготовлено 280 фотоснимков, около 500 фотопланшетов. По его фильмам было дешифровано 110 аэродромов, 2115 самолетов, 340 железнодорожных узлов и станций, 3680 составов, 18 800 автомобилей, 780 танков, 1490 артиллерийских и зенитных батарей. Своим самоотверженным трудом он оказал неоценимую помощь командованию в проведении операций по разгрому врага.

К маю 1945 года заместитель командира эскадрильи 98-го гвардейского отдельного разведывательного авиационного полка гвардии капитан А.И. Мирович совершил 113 боевых вылетов на Пе-2 на дальнюю аэрофото-разведку и бомбардировку в глубоком тылу военных и промышленных объектов врага.

29 июня 1945 года за образцовое выполнение боевых заданий командования и проявленные при этом мужество и героизм гвардии капитану Анатолию Мировичу присвоено звание Героя Советского Союза.

Групповое пикирование



Майков Николай Иванович
30.04.1918–
13.03.2005

Николай Майков прошел обучение в Свердловской и Тамбовской авиационных школах, Липецком учебном авиационном центре.

Свой первый боевой вылет Николай Майков совершил в августе 1942 года под Сталинградом. А вскоре в 270-й бомбардировочной авиадивизии о нем заговорили как об опытном и смелом воздушном бойце, умеющем в сложных боевых условиях успешно выполнить любое задание командования. Вместе с другими летчиками полка Майков в числе первых на советско-германском фронте освоил бомбометание с пикирования группой и обучил этим действиям все экипажи звена.

Воевал в Белоруссии, Польше, Германии. 30 мая 1943 года его звено в составе полка участвовало в нанесении удара по немецкому аэродрому в Донецке. Мощными снайперскими ударами экипажи бомбардировщиков уничтожили 16 вражеских самолетов, сожгли ангары-мастерские и взорвали



ИТАР-ТАСС

склад с боеприпасами. В воздухе же отважные асы сбили пять вражеских истребителей, не потеряв ни одной своей машины. Столь же успешно звено Майкова бомбило фашистские эшелоны с войсками и грузами на станциях Иловайская, Волноваха, Дебальцево.

К ноябрю 1943 года командир звена 134-го гвардейского бомбардировочного авиационного полка (6-я гвардейская бомбардировочная авиационная дивизия, 8-я воздушная армия, 4-й Украинский фронт) гвардии лейтенант Николай Майков совершил 68 боевых вылетов на бомбардировку вражеских войск. 1 ноября 1943 года за образцовое выполнение боевых заданий и проявленные при этом мужество и героизм ему было присвоено звание Героя Советского Союза.

В 1947 году он был демобилизован из армии, но уже в 1949 году вновь встал в строй авиаторов пограничных войск и до 1958 года летал на самолетах Пе-2, Ли-2, Ан-2. Служил командиром корабля в 1-м отдельном пограничном авиационном полку в Быкове, охранял границу Закавказья и Средней Азии, был командиром 5-го отдельного Пришибского авиационного звена Азербайджанского пограничного округа.

Морские цели



Писарев Геннадий Васильевич
07.02.1913–
29.03.1957

В Красную армию Геннадий Писарев был призван в 1933 году. Срочную службу проходил в артиллерийском полку в Белоруссии. От рядового красноармейца вырос до командира батареи, остался на сверхсрочную, добился перевода в авиацию.

В 1938 году Геннадий Писарев прибыл в Минск на службу в 6-й авиационный отряд пограничных войск, который передислоцировали в Крым и преобразовали в 6-ю отдельную авиационную эскадрилью. 8 июля 1941 года эскадрилья со всем личным составом и материальной частью перешла в морскую авиацию Черноморского флота в 40-й авиационный полк 63-й авиабригады ВВС Черноморского флота.

В Великой Отечественной войне Геннадий Васильевич участвовал с 1941 года. В качестве штурмана бомбардиро-

вал наступающие вражеские части под Одессой, участвовал в боях на Перекопе, в налете на румынский порт Констанца. Был ранен. В 1942 году окончил военную школу летчиков. С лета 1944 года воевал в составе 36-го минно-торпедного авиаполка (5-я минно-торпедная авиадивизия, ВВС Северного флота).

К октябрю 1944 года штурман эскадрильи капитан Писарев совершил 84 боевых вылета, восемь из которых – на низкое торпедирование или топмачтовое бомбометание. Он лично потопил четыре немецких транспорта, один тральщик, с его участием уничтожено семь вражеских кораблей.

6 марта 1945 года за образцовое выполнение боевых заданий и проявленные при этом отвагу и героизм капитану Писареву было присвоено звание Героя Советского Союза.

После войны Геннадий Васильевич продолжал службу в ВМФ СССР. Был помощником главного штурмана по аэронавигации ВВС Северного флота. В 1954 году подполковник Г.В. Писарев по состоянию здоровья был уволен в запас.

Гроза вражеских кораблей



**Рыхлов
Александр
Дмитриевич**
01.09.1912–
30.12.1992

В октябре 1934 года Александр Рыхлов стал красноармейцем, курсантом школы младшего начальствующего состава 68-го железнодорожного полка НКВД. В пограничных войсках служил с 1935 года. В 1935–1938 годах был курсантом Харьковского военного училища пограничной и внутренней охраны НКВД СССР им. Ф.Э. Дзержинского (авиаотделение). Воинское звание «лейтенант» ему присвоено в 1938 году. Назначен в город Минск младшим летчиком в 6-й авиационный отряд пограничных войск,

который был позднее передислоцирован в Крым (Феодосия) и преобразован в 6-ю отдельную авиационную эскадрилью.

Летчик Отдельной Крымской авиационной эскадрильи пограничных войск капитан Рыхлов с первых дней войны и до конца 1944 года храбро сражался в составе 63-й авиационной бригады ВВС Черноморского флота. В 1943 году он стал командиром звена 36-го минно-торпедного авиационного полка 63-й бригады 1-й минно-торпедной авиационной дивизии ВВС Черноморского флота (впоследствии переименована во 2-ю гвардейскую минно-торпедную авиационную дивизию).

До 23 сентября 1943 года на торпедоносце «Бостон» (Б-3) Рыхлов совершил 43 боевых вылета на бомбометание по плавсредствам и 4 вылета на торпедирование кораблей противника, лично потопил транспорт водоизмещением 3 тыс. тонн.

23 сентября 1943 года в составе группы самолетов он участвовал в дневное время в налете на военно-морской порт противника в Констанце. В ходе налета Рыхлов получил ранение в ногу и контузию, был поврежден самолет, но летчик сумел сбросить торпеду на стоящий в порту эсминец. Отбив атаки истребителей противника, Александр

Дмитриевич довел самолет до аэродрома и посадил его. К маю 1944 года старший лейтенант Рыхлов произвел 120 боевых вылетов, потопил 5 транспортов, 5 быстроходных десантных барж, взорвал склад с боеприпасами, торпедировал эсминец в базе, сбил 2 самолета противника.

За выполнение заданий командования по борьбе с немецкими захватчиками при освобождении Крыма, мужество и отвагу 16 мая 1944 года ему было присвоено звание Героя Советского Союза.

Всего за годы войны Александр Рыхлов совершил 214 боевых вылетов, из них 25 – к партизанам, остальные на бомбометание и торпедирование. В воздушных боевых схватках он был трижды ранен.

После войны Александр Дмитриевич продолжал службу в авиации Пограничных войск. С 1945 года был заместителем командира, затем командиром транспортной эскадрильи в 1-м авиационном пограничном полку в Быково Московской области. Командовал авиационной эскадрилей 110-го пограничного отряда Камчатского пограничного округа (бухта Провидения, Чукотский полуостров), затем был заместителем командира 8-го отдельного авиационного полка Пограничных войск (Одесса). 



На страже традиций

ИТОГИ РАБОТЫ ВЕТЕРАНСКОЙ ОРГАНИЗАЦИИ АВИАЦИИ ФСБ РОССИИ

ИСТОРИЯ ВЕТЕРАНСКОЙ ОРГАНИЗАЦИИ ЛЕТЧИКОВ-ПОГРАНИЧНИКОВ НАСЧИТЫВАЕТ ПОЧТИ ПОЛВЕКА И БОГАТА СОБЫТИЯМИ И СЛАВНЫМИ ДЕЛАМИ. ПЕРВАЯ ОБЩЕСТВЕННАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ ВЕТЕРАНОВ АВИАЦИИ, ОБЪЕДИНИВШАЯ ВЕТЕРАНОВ АВИАЦИИ ВСЕХ ПОКОЛЕНИЙ: КГБ СССР – ФПС РОССИИ – ПС ФСБ РОССИИ И ФСБ РОССИИ, БЫЛА СОЗДАНА 9 МАЯ 1965 ГОДА В ПОСЕЛКЕ УДЕЛЬНАЯ МОСКОВСКОЙ ОБЛАСТИ, ГДЕ В ТО ВРЕМЯ ПРОЖИВАЛИ МНОГИЕ ВЕТЕРАНЫ БЫВШЕГО БЫКОВСКОГО ПОГРАНИЧНОГО АВИАЦИОННОГО ГАРНИЗОНА. ПРЕДСЕДЕТЕЛЕМ ЭТОЙ ОРГАНИЗАЦИИ БЫЛ ЕДИНОГЛАСНО ИЗБРАН ГРИГОРИЙ ГРИГОРЬЕВИЧ СТЕПАНОВ.

ТЕКСТ Владимир НОВИКОВ

ФОТО из архива Совета ветеранов авиации органов государственной безопасности



ВЕЧНЫЙ ОГОНЬ у мемориального комплекса авиаторам органов безопасности России, погибшим в Афганистане (Йошкар-Ола)

В последующие годы местом традиционных встреч ветеранов в день Победы 9 мая, в День пограничника 28 мая и в День авиации 18 августа была аллея летчиков-пограничников в Удельной возле памятника летчикам авиабригады, погибшим в Великой Отечественной войне. Там вспоминали павших товарищей и военные будни, возлагали венки и цветы.

В мае 1988 года в Клубе имени Ф.Э. Дзержинского на Лубянке под председательством заместителя начальника авиационного отдела Главного управления погранвойск полковника И.М. Ключника состоялось общее собрание ветеранов и действующих офицеров авиационного отдела ГУПВ КГБ СССР. На нем было принято решение об организации Совета ветеранов авиаторов-пограничников Москвы и Московской области, утвержден Устав ветеранской организации, избран ее председатель и члены совета и оговорен план работы на предстоящий год. По предложению ветеранов из Быково, председателем Совета был вновь избран Григорий Степанов. В организации тогда входило 150 человек.

Среди основных задач, которые был призван решать Совет ветеранов, – обеспечение преемственности в передаче богатейшего служебного и боевого опыта, издание книг и статей по истории авиации пограничных войск, доклады о жизни, деятельности и подвигах летчиков границы, проведение работы по патриотическому воспитанию молодежи, оказание посильной помощи ветеранам, которые в ней нуждаются.

С тех пор встречи ветеранов авиации погранвойск и другие мероприятия, проводимые Советом, стали более массовыми, подготовленными и организованными. Одна из незабываемых встреч состоялась 15 мая 1995 года. Она была посвящена 50-летию Победы советского народа в Великой Отечественной войне и очередной годовщине образования авиации в пограничных войсках. Всем присутствующим был вручен подарок – книга И.М. Чупрова и В.С. Новикова



ПАМЯТНЫЙ ЗНАК АВИАТОРАМ ОТДЕЛЬНОЙ АВИАЦИОННОЙ БРИГАДЫ НКВД СССР. БЫКОВО

«Авиация в охране границ». Тогда же впервые был показан единственный полнометражный кинофильм «Тень птицы» о боевых действиях авиации погранвойск в Афганистане и организована встреча-интервью с генералами И.М. Чупровым и С.С. Бельченко. Все эти события были сняты на видео пленку, впоследствии данные материалы использовались для создания видеофильма.

Еще одну знаменательную встречу провели 21 июля 2002 года в честь 70-летнего юбилея авиации в пограничных войсках. Были приглашены гости из ФПС России, ФСБ России, ВВС России, других ведомств и структур, связанных с авиацией, и командование авиационных частей и пограничных округов. К юбилею авиации погранвойск был выпущен видеофильм «Крылья границы» и специализированный журнал «Ветеран границы», полностью посвященный авиаторам-пограничникам. На встрече был зачитан приказ директора ФПС России о поощрении ветеранов авиации погранвойск, 14 человек награждены знаком отличия «За заслуги в пограничной службе», были вручены грамоты и ценные подарки. В Центральном пограничном музее ФСБ России, где подготовили новый переносной стенд по истории авиации погранвойск, для гостей провели экскурсию. В рамках празднований организовали вечер отдыха с подарками и поздравлениями от других управлений ФПС России и авиационных организаций, конструкторских бюро и предприятий авиационной промышленности, с выступлениями любимых артистов, песнями и танцами. В последующие годы своей деятельности Совет ветеранов авиации



ВЯЧЕСЛАВ СУХОВ НА ПРИЕМЕ ШКОЛЬНИКОВ В ВОЕННО-ПАТРИОТИЧЕСКИЙ КЛУБ ЮНЫХ ДРУЗЕЙ ПОГРАНИЧНИКОВ «ВИКТОРИЯ» В ШКОЛЕ № 1937. МОСКВА

проделал большую работу по популяризации авиации погранвойск в средствах массовой информации. Но самым отрядным является тот факт, что работа ФПС России стала более открытой, в печати стали появляться статьи и очерки о летчиках-пограничниках. Так, читатели смогли узнать о подвигах экипажа Николая Дорожкина, совершившего вынужденную посадку на склоне вулкана Тятя, Героя Советского Союза майоре Фарите Шагалееве, капитане Валерии Попкове и других авиаторах границы, служивших в Афганистане, Таджикистане и Чечне.

К великому сожалению, делу увековечения памяти летчиков-пограничников, погибших в годы Великой Отечественной войны, в конце 2001 года

был нанесен серьезный удар. Речь идет о Сквере Победы и ряде памятников, некогда расположенных рядом с аэродромом Быково и с бывшим подземным запасным командным пунктом авиабригады на окраине гарнизона в поселке Удельная. Сразу после окончания Великой Отечественной войны ветераны авиации пограничных войск разбили там липовую аллею. Позднее в честь погибших летчиков-пограничников там был поставлен памятник-обелиск, на гранитной плите которого были выбиты фамилии 82 погибших в разные годы войны летчиков московских эскадрилий и полков Отдельной авиабригады погранвойск НКВД СССР. Со временем липовую аллею переименовали в аллею Славы авиаторов-пограничников, и там

было поставлено еще пять различных памятников и постаментов. А затем энтузиасты-пенсионеры авиабригады разбили Сквер Победы. Некоторые из памятников простояли более 40 лет. Возле них, чтя память о погибших, оставшиеся в живых ветераны авиации погранвойск ежегодно проводили свои встречи и юбилеи, а вступающие в брак молодые пары приходили фотографироваться и возлагали к ним цветы.

Но в конце 2001 года все эти памятники и мемориальная плита были демонтированы, а впоследствии мемориальная плита вообще пропала. Из всего комплекса сохранился только основной монумент, но и его сняли с фундамента и оставили лежать на боку. Видимо, он оказался слишком массивным и тяже-

ИТОГИ

К 90-ЛЕТНЕМУ ЮБИЛЕЮ



Уважаемые товарищи!

Позвольте от имени ветеранов пограничной авиации, авиации ФСБ России искренне поздравить всех авиаторов ФСБ России, ветеранов авиации пограничных войск, сотрудников авиации ФСБ со знаменательной датой – 90-летием со дня образования авиации ФСБ России.

Мы, ветераны пограничной авиации, эту дату по праву считаем и нашим праздником, поскольку история авиации пограничных войск и история авиации ФСБ России – это единый, неразрывный пласт нашей общей истории.

Этой яркой историей, написанной многими поколениями авиаторов, мы гордимся, в ней мы черпаем силу и энергию для реализации задач сегодняшних и новых замыслов по увеличению мощи нашей авиации.

За прошедшие годы было много сделано для наращивания организационных основ нашей авиации – от авиации НКВД СССР через авиацию пограничных войск сформировалась принципиально новая структура – авиация ФСБ России.

Создание единой авиации ФСБ России выдвинуло новую задачу по формированию самостоятельной и единой организации ветеранов, в которую входили бы ветераны-авиаторы-пограничники и те, кто в перспективе пополнит ряды ветеранов, завершив службу в авиации ФСБ. И такая организация создана, работает, и как самостоятельная структура мы вошли в состав ветеранской организации ФСБ России, в ее руководящий орган – Совет ветеранов ФСБ России.

Основными направлениями деятельности Совета ветеранов авиации являются:

- защита прав и интересов авиаторов;
- организационное укрепление и развитие ветеранской организации за счет

увольняющихся офицеров, вовлечение их в активную деятельность;

- выявление ветеранов, нуждающихся в конкретной помощи, решение их проблем, социальная и правовая защита ветеранов, изучение их жизни и материального положения, особенно инвалидов и одиноких, оказание им помощи в решении социально-бытовых проблем;
- организация культурно-массовой работы, создание условий для общения и реализации культурных потребностей ветеранов;
- участие в работе по нравственному и патриотическому воспитанию молодежи.

Своей главной задачей Совет считает работу по социальной защите ветеранов, постоянно держит на контроле вопросы о том, как живут, в чем нуждаются ветераны, изыскивает возможности оказания им помощи. Для решения социальных задач привлекается благотворительный фонд поддержки ветеранов авиации «Крылья Спецназа».

В составе ветеранской организации два Героя Советского Союза, три Героя России, 27 заслуженных военных летчиков Российской Федерации, семь заслуженных военных штурманов Российской Федерации,

лым, чтобы его разрушить или незаметно увезти.

Когда этот акт вандализма обнаружился, поднялась вся общественность поселка Удельная, в разбирательство включился Совет ветеранов авиации пограничных войск. Выяснилось, что в свое время границы территории авиабригады погранвойск не были официально закреплены и в соответствии с требованиями, введенными в 1980-х годах, не переформированы в местных органах власти. И хотя аллея летчиков-пограничников была далеко не на самой границе территории бывшей авиабригады, местные власти, не ставя никого в известность, отдали, по их словам, «ничейный» участок земли под строительство. И уже никто ничего



ВETERАН АВИАЦИИ ГЕНЕРАЛ-МАЙОР В ОТСТАВКЕ А.Н. ЕВДОКИМОВ У МЕМОРИАЛЬНОЙ СТЕЛЫ АВИАТОРАМ. СТАВРОПОЛЬ, 2011 ГОД

сделать не смог, потому на месте мемориального комплекса полным ходом шла стройка.

Сохранившийся основной монумент ветераны во главе с председателем Совета Г.Г. Степановым перевезли на новое место. Сегодня он стоит в центре поселка Удельная рядом с бывшим штабом и столовой летного состава авиабригады ПВ. Большую финансовую и техническую помощь в переносе памятника оказали начальник департамента авиации ФПС России генерал-лейтенант А.К. Дубасов и его заместитель генерал-майор В.А. Соколов. Памятник доработали: соединили два прежних памятника в один и установили воздушный винт от самолета-ветерана По-2. Торжественное открытие перенесенного памятника, увы,

четыре заслуженных военных специалиста. Среди ветеранов авиации – участники Великой Отечественной войны, 194 ветерана боевых действий.

Известно, что человек в пожилом возрасте нуждается не только в помощи, но и в общении с бывшими коллегами по службе. Для решения подобных вопросов Советом совместно с Управлением авиации ФСБ России проводятся:

- торжественные встречи ветеранов Афганистана в Йошкар-Оле с возложением венков погибшим авиаторам-интернационалистам органов безопасности в День воина-интернационалиста ежегодно 15 февраля;
- в феврале, в День защитника отечества, ветераны авиации участвуют во встречах с учащимися школ (по месту жительства) Москвы, где проводят уроки мужества. На встречах присутствуют администрация школ, родители школьников и представители администрации районов;
- множество ветеранов поощрены ценными подарками от имени руководства ФСБ России в связи с празднованием юбилейных дат, дней рождения.

Хорошо налажена культурно-массовая работа среди ветеранов. Так, ветераны

авиации принимают активное участие в мероприятиях, посвященных Дню Победы в ВОВ, Дню пожилых людей, Дню работника органов безопасности.

У ветеранов-авиаторов стало хорошей традицией совершать ежегодно на теплоходе прогулки по Москве-реке.

Коллективом ветеранов-афганцев разработан замечательный фотоальбом «Авиация Пограничных войск КГБ СССР в небе Афганистана». Один экземпляр передан в школьный музей, где учатся дети и внуки ветеранов. Аналогичные альбомы вручены в торжественной обстановке ветеранам, особо отличившимся в боевых действиях в Афганистане.

Советом ветеранов установлены и поддерживаются связи с другими ветеранскими и общественными организациями:

- постоянно поддерживается связь с музеем Сызранского ВВАУЛ, кузницей авиационных кадров для авиации ФСБ России. Музею предоставлены материалы о наших ветеранах-героях, генералах, заслуженных военных летчиках, проходивших службу в авиации органов безопасности;
- подготовлен материал в книжное издательство «БАРС» о лучших специ-

алистах авиации ФСБ России для книги «Авиационная энциклопедия в лицах», которая вышла в свет в сентябре 2012 года и распространена среди ветеранов, в том числе и проживающих в бывших республиках СССР;

- ветераны авиации – члены «Клуба заслуженных военных летчиков (штурманов) России» принимают участие в мемориально-патронатной акции по уходу за могилами на Новодевичьем кладбище и мемориальными досками людей, внесших выдающийся вклад в защиту Родины;
- ветеранами авиации опубликовано в средствах массовой информации (в журнале «Воинское братство», «Ветеран границы», «Братишка») множество материалов по истории и развитию авиации, воспоминания об участии авиации в боевых действиях во время конфликтов на границе.

Главное, что нам предстоит сделать в будущем, – это сохранить авиационные традиции и придать новый импульс работе нашей ветеранской организации!

Председатель Совета ветеранов авиации ФСБ России заслуженный военный летчик Российской Федерации Вячеслав СУХОВ



ЧАСОВНЯ В ПАМЯТЬ ПОГИБШИХ АВИАТОРОВ. ХАБАРОВСК



ВETERАНЫ АВИАЦИИ ФСБ РОССИИ С СУПРУГАМИ НА ВСТРЕЧЕ, ПОСВЯЩЕННОЙ 24-й ГОДОВЩИНЕ ВЫВОДА ВОЙСК ИЗ АФГАНИСТАНА И ДНЮ ЗАЩИТНИКА ОТЕЧЕСТВА, 2013 ГОД

без утерянной мемориальной плиты состоялось 28 мая 2002 года. Восстановление мемориальной плиты Григорий Степанов считал своим гражданским долгом. И он это сделал. В память об авиаторах Отдельной авиационной бригады НКВД СССР в августе 2006 года у этого памятного знака с участием начальника Управления авиации ФСБ России генерал-майора Н.Ф. Гаврилова, ветеранов, руководителей администрации, представителей общественности и средств массовой информации был проведен торжественный митинг, по-

священный Дню Воздушного Флота, и установлена мраморная мемориальная плита.

Бессменным председателем ветеранской организации авиации погранвойск Григорий Григорьевич был более 40 лет. Он всегда отличался колоссальной работоспособностью, и, несмотря на преклонный возраст, оставался жизнерадостным, активным, инициативным и болеющим за дело человеком. В возрасте 75, 80 и 85 лет председатель Совета ветеранов авиации погранвойск подполковник в отставке Григорий Гри-

горьевич Степанов участвовал в юбилейных парадах Победы на Красной площади в Москве.

В 2006 году председателем Совета ветеранов авиации ФСБ России был избран полковник в отставке Александр Яковлевич Валаев. Он более десятка лет был заместителем председателя Совета ветеранов и продолжил традиции, заложенные Степановым в работе ветеранской организации.

В 2008 году председателем Совета ветеранов авиации ФСБ России был избран Вячеслав Иванович Сухов. На новом историческом рубеже в состав Совета ветеранов авиации ФСБ России Москвы и Московской области входит больше 350 офицеров и прапорщиков авиации ФСБ России. В основном это ветераны пограничной службы и боевых действий в Афганистане, на таджикско-афганской границе и на Северном Кавказе.

Новый председатель и члены совета ветеранов на своем первом организационном совещании решили сосредоточить работу на реализации общественно-значимых проектов, направленных на формирование положительного образа летчика-пограничника, популяризацию службы в авиации ФСБ России, передачу молодому поколению летчиков границы богатейшего опыта охраны и защиты государственной границы СССР и России. В этом направлении команде ветеранов во главе с Вячеславом Суховым при поддержке руководства Управления авиации ФСБ России многое удалось сделать.

В августе 2008 года в Йошкар-Оле был открыт первый в истории нашего государства официальный памятник авиаторам органов безопасности, погибшим в Афганистане. Через год поставили рядом боевой вертолет Ми-24 – как дань памяти труженику-вертолету, символу отваги и мужества летчиков границы в афганской войне.

Война в Афганистане унесла жизни 58 летчиков-пограничников. В память о них еще в конце 1980-х в 17-м отдельном авиаполку погранвойск в городе

Мары Туркменской ССР был сооружен мемориал. К сожалению, время не пощадило этот памятник. Денег на его поддержание в должном виде у местных властей не нашлось. Тогда ветераны войны в Афганистане предложили эвакуировать памятник в Россию. При этом его не просто демонтировали и перевезли, но и серьезно реконструировали. Теперь подножье монумента облицовано полированным гранитом, а фамилии погибших выбиты на черных мраморных плитах.

После этого открыли памятники вертолету Ми-8 в Воронеже (2009 год), вертолету Ми-24 в Хабаровске (2010 год), установили стелу в Ставрополе (2011 год), открыли музеи и установили памятники-вертолеты в с. Янгличи и Констатиново в Чувашии. Были обновлены памятники в авиачастях погранвойск во Владивостоке, Чите, Воркуте.

В 2008 году при активном участии Совета ветеранов вышла в свет книга В.С. Новикова «Крылья границы», в которой впервые подробно представлена история авиации органов безопасности СССР и России. В 2009 году напечатана книга-монография Анатолия Кулебы «Крылья спецслужбы России». В ней собраны документы и новые материалы об истории развития авиации ВЧК-ОГПУ, НКВД и МВД СССР, авиации погранвойск КГБ СССР и современном периоде развития авиации ФСБ России.

С 2010 года Совет ветеранов авиации ФСБ России активно участвует в проекте «Авиационная энциклопедия в лицах». В четырех выпусках этого уникального издания рассказывается уже о 220 генералах и офицерах авиации погранвойск, внесших неоценимый вклад в охрану и защиту государственной границы СССР, развитие авиации погранвойск. С 2012 года Совет ветеранов подключился к новому проекту «Герои афганской войны. Энциклопедия в лицах».

В результате кропотливой работы по изучению истории и сбору материалов созданы 450 биографических очерков о ветеранах авиации погранвойск



ПАМЯТНЫЙ ЗНАК В ЧЕСТЬ ПОГИБШИХ ОДНОПОЛЧАН. ВЛАДИВОСТОК



ОФИЦЕР ПО ВОСПИТАТЕЛЬНОЙ РАБОТЕ РАССКАЗЫВАЕТ МОЛОДЫМ ОФИЦЕРАМ, ВЫПУСКНИКАМ ВЫСШИХ ВОЕННЫХ УЧЕБНЫХ ЗАВЕДЕНИЙ, О ПОДВИГАХ АВИАТОРОВ

КГБ СССР. Для создания энциклопедии «Авиация погранвойск в лицах» не хватает материалов на 250 человек. Упорная работа над проектом продолжается. Это уникальное издание может выйти в свет только при активной поддержке ветеранов авиации погранвойск КГБ СССР всех поколений и действующих руководителей ФСБ России. А работа по созданию фотоальбома «Авиация органов безопасности. 90 лет на страже Отечества» уже завершена. К концу

года он должен быть издан. В канун 90-летия авиации ФСБ России Совет ветеранов разработал памятный знак, который уже вручен более чем 600 ветеранам-авиаторам.

Совет ветеранов достойно представляет авиацию ФСБ России в Клубе заслуженных летчиков и штурманов СССР и России, участвует в создании комнат боевой славы и патриотического воспитания детей и молодежи в школах и в гимназиях. 

«Крылья Спецназа» идут на помощь

ВETERАНЫ АВИАЦИИ ФСБ РОССИИ В ОТСТАВКЕ
РЕШАЮТ НОВЫЕ ЗАДАЧИ

РЕШЕНИЕ О СОЗДАНИИ БЛАГОТВОРИТЕЛЬНОГО ФОНДА «КРЫЛЬЯ СПЕЦНАЗА» БЫЛО ПРИНЯТО НА СОБРАНИИ СОВЕТА ВETERАНОВ АВИАЦИИ ОРГАНОВ ФЕДЕРАЛЬНОЙ СЛУЖБЫ БЕЗОПАСНОСТИ РОВНО ЧЕТЫРЕ ГОДА НАЗАД. 17 СЕНТЯБРЯ 2009 ГОДА БЫЛО ПРОВЕДЕНО ПЕРВОЕ УЧРЕДИТЕЛЬНОЕ СОБРАНИЕ БФ «КРЫЛЬЯ СПЕЦНАЗА». В НОЯБРЕ ФОНД КАК НЕКОММЕРЧЕСКАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ БЫЛ ОФИЦИАЛЬНО ЗАРЕГИСТРИРОВАН В МИНИСТЕРСТВЕ ЮСТИЦИИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ПОД НАЗВАНИЕМ «БЛАГОТВОРИТЕЛЬНЫЙ ФОНД СОДЕЙСТВИЯ И ПОДДЕРЖКИ ВETERАНОВ АВИАЦИИ ОРГАНОВ ГОСУДАРСТВЕННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ «КРЫЛЬЯ СПЕЦНАЗА» (СОКРАЩЕННОЕ НАИМЕНОВАНИЕ – БФ «КРЫЛЬЯ СПЕЦНАЗА»). ПРЕДСЕДАТЕЛЕМ ПРАВЛЕНИЯ ИЗБРАЛИ ЗАСЛУЖЕННОГО ВОЕННОГО ЛЕТЧИКА ЮРИЯ АЛЕКСАНДРОВИЧА МИРОШНИЧЕНКО. В СОСТАВ ПРАВЛЕНИЯ ВОШЛИ ТАКЖЕ ОТСТАВНЫЕ ЛЕТЧИКИ АЛЕКСАНДР БОРИСОВИЧ КАБАНОВ И АЛЕКСАНДР ВЛАДИМИРОВИЧ ДМИТРИЕВ.

ТЕКСТ подготовлен по материалам фонда «КРЫЛЬЯ СПЕЦНАЗА»

Без их деятельной помощи и поддержки Совету ветеранов пришлось бы туго, – считает Вячеслав Иванович Сухов, председатель Совета ветеранов авиации органов государственной безопасности, заслуженный военный летчик России полковник запаса. – Фонд работает по обращениям наших ветеранов во всех доступных формах: материальной (как по наличному, так и по безналичному расчету), технической, консультационной, а также в виде юридической помощи со стороны волонтеров из числа ветеранов и студентов МГПУ.

Обращающимся за помощью ветеранам в просьбах отказывать не принято – одним нужно помочь по хозяйству, другим – в транспортировке людей и грузов. За поддержкой в проведении мероприятий Совета ветеранов тоже обращаются к «Крыльям Спецназа». Так, при совместном участии Совета ветеранов авиации органов государственной безопасности и Благотворительного фонда

«Крылья Спецназа» 16 февраля 2013 года в Центральном пограничном музее ФСБ России состоялась торжественная встреча ветеранов авиации органов федеральной безопасности. Посвящена она была одновременно Дню памяти воинов-интернационалистов, 24-й годовщине вывода советских войск из Афганистана и Дню защитника Отечества.

На торжественном мероприятии вместе собрались ветераны офицеры-летчики и офицеры инженерно-технического состава, те, кто прошел афганскую войну или принимал участие в боевых действиях в горячих точках. Как водится, авиаторы поджентельменски уделили сначала внимание боевым подругам – в Зале пограничной славы Вячеслав Сухов вручил присутствующим женам ветеранов памятные знаки «Жена офицера» и букеты цветов. Затем он поздравил с очередной годовщиной вывода войск «всех товарищей, прошедших огненные дороги Афганистана».

Гости разделили мнение одного из выступавших о том, что «до сих пор многогранная деятельность ветеранов идет на благо авиации ФСБ России». В том числе и их заботами «никто не забыт и ничто не забыто». Кстати, за 10 лет боев ни один авиатор-пограничник не попал в плен и ни один из погибших авиаторов-пограничников не остался лежать в чужой земле. Минутой молчания ветераны почтили память павших авиаторов-пограничников, вспомнив их поименно.

– От вас, героев, идет такая теплота, такой свет, что всегда прихожу к вам с особой радостью, – поблагодарил присутствовавших заслуженный военный летчик СССР, командующий авиацией ПВО СССР, главный советник Пилотажно-исследовательского центра ЛИИ им. М.М.Громова, председатель Совета клуба ветеранов – заслуженных военных летчиков-испытателей и штурманов генерал-полковник авиации Николай Иванович Москвителев. – И пока служат

России такие офицеры как вы, наши границы будут защищены, и страна будет жить спокойно.

Всем участникам встречи были вручены памятные знаки «Ветеран авиации ФСБ России». Встреча завершилась дружеским фуршетом, на котором, как водится, «бойцы вспоминали минувшие дни и битвы, где вместе рубились они», вспоминали погибших товарищей, беседовали о жизни и строили новые планы. Такие душевные и нужные для ветеранов встречи даются их организаторам не без труда. Сложности у Фонда, как и у всех НКО, по словам Александра Дмитриева, как правило, одинаковые – отсутствие средств, о поиске которых голова у сотрудников Фонда болит постоянно. Ведь помощь ветеранам может потребоваться в любой момент, а не только когда на счете есть деньги. Попытки участия в грантах пока ожидаемых плодов не принесли, но в Фонде «Крылья Спецназа» не отчаиваются и не устают благодарить организации, которые, несмотря на финансовые трудности, продолжают поддерживать Фонд материально: ОАО «Вертолеты России», НТЦ «Качество» и т.д. Разумеется, творить добро могут не только организации, но и частные лица. Перечисление пожертвований можно сделать через Сбербанк РФ или другие коммерческие банки. Распечатать квитанцию можно непосредственно с сайта Благотворительного фонда вместе с прилагающейся к ней инструкцией: <http://www.bfks.ru>.

Реквизиты Фонда для заполнения квитанции от руки:

Получатель:

БФ «Крылья Спецназа»

ИНН: 7724298440

КПП: 772401001

Рас/счет: 4070 3810 5008 0000 0017

Наименование банка получателя платежа:

ОАО «Московский Кредитный Банк»

БИК: 044585659

Корр/счет: 3010 1810 3000 0000 0659

Назначение платежа:

Пожертвование



СЛЕВА НАПРАВО: **АЛЕКСАНДР ДМИТРИЕВ** (ЗАМЕСТИТЕЛЬ ДИРЕКТОРА БФ «КРЫЛЬЯ СПЕЦНАЗА»), **ВЯЧЕСЛАВ СУХОВ** (ПРЕДСЕДАТЕЛЬ СОВЕТА ВЕТЕРАНОВ АВИАЦИИ ОРГАНОВ ГОСБЕЗОПАСНОСТИ), **СВЕТЛАНА МЕДВЕДЕВА** (ПРЕДСЕДАТЕЛЬ ФИЛОСОФСКОГО ДИСКУССИОННОГО ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНОГО КЛУБА «ВОЙНА И МИР»), **ЮРИЙ МИРОШНИЧЕНКО** (ПРЕДСЕДАТЕЛЬ ПРАВЛЕНИЯ БФ «КРЫЛЬЯ СПЕЦНАЗА»), **ВЛАДИМИР НОВИКОВ**, ВЕТЕРАН АВИАЦИИ, ДОКТОР ИСТОРИЧЕСКИХ НАУК, ПРОФЕССОР

Существование Совета ветеранов помогает авиаторам, ушедшим в отставку, решать проблему социализации ветеранов и передачи ими опыта подрастающему поколению. Для решения подобных вопросов Советом совместно с Управлением авиации ФСБ России и БГ «Крылья Спецназа» проведено немало мероприятий. Встречи, общение и передача опыта молодому поколению, бесспорно, могут считаться самым весомым вкладом ветеранов в патриотическое воспитание молодежи. Встречи со школьниками Москвы в рамках различных культурных программ – важная составляющая работы ветеранов и благотворительного фонда «Крылья Спецназа». Так, при их непосредственном участии в школе № 1937 Москвы прошел прием учащихся в Военно-патриотический клуб юных друзей пограничников «Виктория» секции «Авиация и космонавтика». Приведению ребят к клятве ЮДП предшествовала всесторонняя подготовка всех этапов

мероприятия. На плечи Фонда легли заботы по закупке камуфлированной формы для школьников, пограничных галстуков, зеленых беретов и необходимой атрибутики; заказ на изготовление знаков ЮДП ПС ФСБ России; приобретение знамени ВПК ЮДП; подготовка пригласительных билетов для приглашенных и ветеранов авиации с логотипом ВПК ЮДП; оформление почетных грамот – в соответствии со списком награждаемых; подготовка журналов «Воинское братство» для вручения приглашенным и родителям. И так обстоятельно в Фонде относятся к проведению каждого мероприятия, ответственность за которое они берут на себя – будь то работа с ветеранами или молодежью. Тем, кто и после отставки служит на благо Родины, и действующие, и отставные летчики авиации ФСБ России не устают желать сил, здоровья и терпения в их непростом, но таком нужном и важном для ветеранов деле – полете «Крыльев Спецназа». 

Небесная ЭКСПОЗИЦИЯ

О СТАНОВЛЕНИИ СПЕЦАВИАЦИИ РАССКАЗЫВАЮТ СТЕНДЫ
ЦЕНТРАЛЬНОГО ПОГРАНИЧНОГО МУЗЕЯ ФСБ РОССИИ

В 1917 ГОДУ НАЧАЛСЯ ПОИСК НАИБОЛЕЕ ОПТИМАЛЬНОГО ВАРИАНТА ОРГАНИЗАЦИИ ОХРАНЫ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ГРАНИЦЫ ПРИМЕНИТЕЛЬНО К ИЗМЕНИВШИМСЯ ИСТОРИЧЕСКИМ УСЛОВИЯМ. ПОГРАНИЧНАЯ ОХРАНА, УЧРЕЖДЕННАЯ 28 МАЯ 1918 ГОДА ДЕКРЕТОМ СНК РСФСР, ЗА ГОДЫ ГРАЖДАНСКОЙ ВОЙНЫ ПРЕТЕРПЕЛА СЕРЬЕЗНЫЕ ОРГАНИЗАЦИОННО-ШТАТНЫЕ ИЗМЕНЕНИЯ. ПРОИЗОШЛО ПЕРЕПОДЧИНЕНИЕ РАЗЛИЧНЫМ ВЕДОМСТВАМ И УПРАВЛЕНЧЕСКИМ СТРУКТУРАМ, ИЗМЕНИЛСЯ ЧИСЛЕННЫЙ СОСТАВ В СООТВЕТСТВИИ С КОНКРЕТНЫМИ УСЛОВИЯМИ ЕЕ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ И ХАРАКТЕРОМ ВЫПОЛНЯЕМЫХ ЗАДАЧ. ОДНОВРЕМЕННО С ЭТИМ РЕШАЛИСЬ КАДРОВЫЕ ВОПРОСЫ И ПРОБЛЕМЫ ТЕХНИЧЕСКОГО ОСНАЩЕНИЯ ПОГРАНИЧНЫХ ВОЙСК. СРЕДИ ЭТИХ ДЕЙСТВИЙ ВПОЛНЕ ОЩУТИМО ВЫРИСОВЫВАЕТСЯ ЗАМЫСЕЛ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ АВИАЦИИ В ИНТЕРЕСАХ ПОГРАНИЧНОЙ СЛУЖБЫ. В 1923 ГОДУ ПО ИНИЦИАТИВЕ Ф. Э. ДЗЕРЖИНСКОГО В ПОГРАНИЧНЫЕ ВОЙСКА СРЕДНЕЙ АЗИИ БЫЛО НАПРАВЛЕНО НЕСКОЛЬКО САМОЛЕТОВ, А ДЛЯ ОБУЧЕНИЯ ЛЕТНОМУ ДЕЛУ БЫЛИ ОТОБРАНЫ 40 СЛУШАТЕЛЕЙ ВЫСШЕЙ ПОГРАНИЧНОЙ ШКОЛЫ.

ТЕКСТ **Анатолий ФИЛАТОВ**



Первые годы

Вооруженная борьба за установление советской власти в Средней Азии показала целесообразность и высокую эффективность применения авиации в боевых действиях против не только крупных, но и разрозненных, зачастую небольших, но очень мобильных группировок басмачей. Успешное применение самолетов доказало необходимость создания собственных авиационных подразделений.

14 января 1931 года на основании приказа ОГПУ был создан авиационный отряд в Закавказье. 20 апреля этого же года приказом ОГПУ были сформированы авиаотряды в Ташкенте и Ашхабаде, 14 июня – 6-й авиационный отряд ОГПУ в Минске. В 1931 году в Севастополе была организована отдельная морская авиаэскадрилья, в которой имелись гидросамолеты Мр-1 и «Савойя». Впоследствии эта авиаэскадрилья, развернувшись в полк, вошла в состав войск НКВД. Авиационные отряды в пограничных войсках были созданы в соответствии постановлением Совета Труда и Обороны от 21 июля 1932 года. Именно эта дата вошла в историю как день рождения авиации пограничных войск.

В ноябре этого же года был утвержден план формирования авиационных частей Главного управления пограничной и внутренней охраны ОГПУ на 1932–1934 годы. 22 февраля 1933 года в соответствии с приказом ОГПУ в дополнение к уже созданным ранее были сформированы еще семь авиационных отрядов: в Акмолинске, Алма-Ате, Нагаево, Хабаровске, Ташаузе, Казалинске, Владивостоке (морской отряд). 9 марта 1933 года были сформированы 8-я отдельная разведывательная авиаэскадрилья (Владивосток) и Камчатский авиаотряд.

Комплектование летным и техническим составом проводилось за счет выпускников школ ВВС Красной армии, Осоавиахима, спортивных школ общества «Динамо». 8 августа 1933 года при московской авиашколе «Динамо» были открыты курсы по подготовке летчи-



ИСТОРИЯ АВИАЦИИ НКВД СССР ВЕДЕТ ОТСЧЕТ С 1931 ГОДА

ков для пограничной охраны. В 1934 году при 2-й объединенной пограничной школе имени Э.Ф. Дзержинского в Харькове открылось отделение по подготовке летчиков, штурманов и техников.

В 1935 году созданы авиаэскадрилья в Москве и авиаотряды в Грозном, Ростове-на-Дону, Марах, на Сахалине, в Иркутске, Мурманске, Архангельске, звенья в бухте Провидения и на Ладожском озере. Отдельные авиацион-

ные отряды и эскадрильи состояли из трех-четырех звеньев и управлялись командиром через штаб.

Организационно авиационные части входили в состав пограничных округов и контролировались авиационной инспекцией отдела вооружения Главного управления пограничной и внутренней охраны. К концу 1935 года в состав пограничных войск входил 21 авиационный отряд, включая морские авиационные отряды.

В 1934 году авиаторы-пограничники Камчатки на самолетах Ш-2 и «Савойя» С-62-бис приняли участие в спасении челюскинцев. В ноябре 1935 года 15 самолетов Р-5 совершили в честь 15-й годовщины Казахской ССР длительный по тем временам перелет по маршруту Алма-Ата – Аягуз – Бахты – Зайсан – Семипалатинск – Аягуз – Алма-Ата протяженностью свыше 1000 км. К этому времени, с начала 1935 года, авиационная инспекция уже была выделена из отдела вооружения и переформирована в авиационный отдел с непосредственным подчинением начальнику Главного управления пограничных войск (ГУПВ).

Боевая подготовка

Первым начальником авиаотдела стал комбриг Матвей Васильевич Бойцов. Под его руководством проходило комплектование авиационных частей личным составом, снабжение авиационной техникой, выбор мест дислокации, строительство аэродромов и авиационных городков. Особое внимание уделялось боевой подготовке, боевому взаимодействию экипажей. Однако в 1937 году, тогда уже комкор, Матвей Бойцов был уволен из войск, а затем арестован и осужден на 20 лет. В 1955 году дело по обвинению М.В. Бойцова было пересмотрено, и его полностью реабилитировали.

После него начальником авиационного отдела ГУПВ стал Алексей Антонович Разоренов. Его фотография в экспозиции музея соседствует с портретом предшественника. Авиационными частями Разоренов руководил с августа 1937 года до июля 1939 года. Как начальник авиационного отдела он принимал активное участие в разработке первого курса боевой подготовки летно-технического состава, участвовал в разработке новой организационно-штабной структуры пограничной авиации, на базе которой появилась вскоре отдельная авиационная бригада. По его личной инициативе экипажи самолетов несли службу непосредственно в пограничных отрядах, выполняли дозорно-раз-

ведывательные полеты, обеспечивали постоянную связь подразделений с командованием и штабами частей.

Звенья и отдельные экипажи самолетов в зависимости от оперативной обстановки несли службу на полевых площадках вблизи пограничных отрядов, комендатур и застав. В их задачи входили воздушная разведка пограничной территории, осмотр контрольно-следовой полосы, взаимодействие с поисковыми группами по обнаружению и задержанию нарушителей границы, переброска оперативных и поисковых групп, доставка необходимых грузов в пограничные подразделения.

17 июня 1936 года Главное управление пограничной и внутренней охраны НКВД отдало указание об использовании самолетов в охране границы

21 июля 1932 года вошло в историю как день рождения авиации пограничных войск

и введении их в штаты пограничных отрядов. Структура авиационных частей отличалась разнообразием: отдельные авиационные эскадрильи были и двух-, и трехотрядного состава по 10 самолетов в каждом отряде. Наряду с ними существовали отдельные авиаотряды и отдельные авиазвенья.

Эскадрильи, отряды, звенья подчинялись непосредственно начальникам войск пограничных округов, хотя в штабах этих округов не было авиационных специалистов. Более того, даже командиры, начальники штабов, замполиты многих частей тоже не являлись авиационными специалистами. Это были бывшие оперативные работники и командиры из наземных частей. Это отразилось и на учебно-боевой подготовке, и на дисциплине, и на летной аварийности. Но, несмотря на все

трудности становления, авиация вносила весомый вклад в охрану государственной границы. В ноябре 1938 года Указом Президиума Верховного Совета СССР 63 человека летно-технического и красноармейского состава авиации пограничных войск были награждены орденами и медалями.

29 июля 1939 года Комитет обороны при СНК СССР принял постановление о формировании Отдельной авиационной бригады пограничных войск НКВД СССР. В соответствии с этим постановлением 9 августа 1939 года приказом НКВД СССР было положено начало формированию этой новой структуры пограничной авиации. Независимо от дислокации все эскадрильи были объединены в отдельную авиационную бригаду в составе 10 отдельных авиаэскадрилий 12-самолетного состава, 2 гидрозвеньев 3-самолетного состава, 3 окружных мастерских в Москве, Алма-Ате, Хабаровске. Были сформированы авиаотделы ГУПВ и авиационное отделение Харьковской пограничной школы. В витринах музея представлены фотографии, макеты некоторых типов самолетов тех лет. Экспонируются и предметы экипировки, а также специального снаряжения летного и технического состава того времени.

Командиром бригады в августе 1939 года был назначен Илья Михайлович Чупров, за месяц до этого сменивший Алексея Разоренова на должности начальника авиаотдела ГУПВ НКВД СССР. Его фотография, документы, личные вещи также представлены в экспозиции.

1 апреля 1943 года И.М. Чупрову было присвоено звание генерал-майора авиации. Он стал первым генералом среди авиаторов-пограничников. С его именем связаны трудные и в то же время важные шаги в развитии пограничной авиации: создание авиационной бригады и ее участие в боевых действиях в годы Второй мировой войны, освоение новой боевой авиационной техники, оснащение пограничной авиации вертолетами, совершенство-



В АВИАЦИОННОЙ ЭКСПОЗИЦИИ МУЗЕЯ НАШЛИ СВОЕ МЕСТО И МАКЕТЫ КРЫЛАТЫХ МАШИН

вание организационной структуры и расширение сферы применения пограничной авиации.

Под огнем

С началом войны авиационные подразделения на западном направлении постепенно передаются в военно-воздушные силы Красной армии, в составе которых летчики-пограничники и участвовали в боевых действиях. В экспозиции музея эта страница истории пограничной авиации представлена серией фотографий.

С одного из портретов на нас смотрит Алексей Петрович Маресьев – прототип главного персонажа произведения Бориса Полевого «Повесть о настоящем человеке». Он начал свою службу в 1937 году именно в пограничных войсках мотористом 12-го погранотряда на острове Сахалин.

Рядом – фотопортрет дважды Героя Советского Союза Виктора Максимовича Голубева, выпускника авиационного отделения Харьковского пограничного

училища, который, пройдя войну и уже будучи слушателем Военно-воздушной инженерной академии имени Н.Е. Жуковского, погиб 27 мая 1945 года. Здесь же фотография летчика-торпедоносца Героя Советского Союза полковника Александра Дмитриевича Рышлова. За годы войны он произвел 120 боевых вылетов, потопил пять немецких транспортов и столько же быстросходных десантных барж, взорвал склад с боеприпасами, торпедировал миноносец в базе, сбил два самолета противника.

Всего за годы войны звания Героя Советского Союза удостоены 20 летчиков-пограничников.

С началом боевых действий пограничные авиационные части оказывали активную помощь наземным частям в разгроме наиболее крупных гарнизонов, розыске, преследовании и уничтожении отходящих от границы вражеских формирований, срывали переправы противника. Самолеты использовались для связи штабов с

разведывательными и оперативно-войсковыми группами, переброски офицеров и малых групп в районы боевых действий, снабжения пограничных подразделений боеприпасами и продовольствием. Сухопутные и морские авиационные части, базировавшиеся на Дальнем Востоке, принимали активное участие в проведении Южно-Сахалинской операции и высадке десанта на Курильские острова.

Продолжается авиационная экспозиция темой участия пограничников в Маньчжурской операции. Еще задолго до начала войны с Японией авиация пограничных войск широко использовалась для разведки. Экипажи получали задания вести наблюдение за сопредельной территорией, выявлять скопления и перегруппировки неприятельских войск, местоположение оборонительных сооружений, фотографировать военные объекты, опорные пункты и узлы сопротивления, дороги и мосты, оказывать помощь в прокладке линий связи.



ГЕРОЙ СССР
ФАРИТ СУЛТАНОВИЧ ШАГАЛЕЕВ



ГЕРОЙ СССР
ВАЛЕРИЙ ФИЛИППОВИЧ ПОПКОВ



ГЕРОЙ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ЮРИЙ ДМИТРИЕВИЧ НЕДВИГА



ЗАСЛУЖЕННЫЙ ВОЕННЫЙ ЛЕТИЧК,
ЗАСЛУЖЕННЫЙ ПОГРАНИЧНИК РОССИИ
СЕРГЕЙ ПЕТРОВИЧ БЫКОВ

Новые задачи

Послевоенные преобразования не обошли стороной и пограничную авиацию. Был восстановлен авиационный отдел и расформирована авиационная бригада, образовались новые авиационные пограничные части и подразделения.

На вооружение пограничной авиации поступили трофейные самолеты «Арадо-198» и «Зибель». На западных границах авиационные части принимали активное участие в борьбе с националистическими бандформированиями.

Продолжением авиационной тематики в экспозиции музея служат материалы, посвященные генерал-майору инженерно-технической службы Николаю Михайловичу Сергееву – начальнику авиационного отдела ГУПВ в 1946–1954 годы. Во время его руководства произошло усиление пограничной авиации. Этому способствовало решение правительства о возвращении в состав погранвойск техники и личного состава, переданных в начале войны в ВВС, что позволило сформировать дополнительные авиполки и отдельные авиаэскадрильи на западной границе.

В жизни пограничной авиации серьезным событием стало появление в ее составе вертолетов. В 1952 году Николай Сергеев осматривал вертолет Ка-10, однако его характеристики не устроили командование пограничных войск. В 1954 году появился серийный вертолет Ми-1 конструкции М.Л. Миля. Весной 1955 года пограничные войска получили первую партию этих машин, а затем и более мощные вертолеты Ми-4. Парк авиационной техники в пограничных войсках пополнился самолетами Ли-2, Ил-14 и Ан-2. Их макеты и фотографии можно сегодня увидеть в экспозиции Центрального пограничного музея.

В одной из витрин помещен портрет Анатолия Ивановича Володина, генерал-майора авиации, Героя Советского Союза, занимавшего в 1963–1978 годах должность начальника авиации пограничных войск – начальника авиаотдела

ГУПВ. За два с половиной года войны он совершил 426 боевых вылетов, провел 60 воздушных боев, сбил 22 самолета противника. 23 февраля 1948 года ему было присвоено звание Героя Советского Союза, а за отличное владение средствами связи – звание «Мастер воздушной радиосвязи».

Далее витрины четвертого отдела рассказывают посетителям о пограничной авиации 1960-х годов. В 1960 году Вооруженные Силы СССР были значительно сокращены. Пограничные войска также претерпели реорганизацию, которая коснулась и многих авиационных частей. Авиационный отдел был реорганизован в авиационную службу с подчинением ее первому отделу ГУПВ. В конце 1960-х годов Советское правительство приняло меры по численному увеличению и развитию авиации пограничных войск. На смену поршневым самолетам и вертолетам поступили на вооружение турбовинтовые самолеты Ан-24, вертолеты Ми-8Т.

Перед авиационными частями, которые несли службу по охране сухопутных и морских участков государственной границы, в 1975 году поставили новую важную задачу – охрану 200-мильной морской экономической зоны СССР. В экспозиции пятого отдела отражены материалы из жизни авиационных частей, выполнявших эти задачи.

Первые полеты по охране 200-мильной экономической зоны Баренцева моря были выполнены в мае 1977 года. Всего в конце 1970-х – начале 1980-х годов к охране экономической зоны были привлечены четыре авиационных полка и две отдельные авиационные эскадрильи.

Афганские страницы

Дальнейшее освещение авиационная тема получила в экспозиции, посвященной участию пограничных войск в боевых действиях на территории Афганистана. Основными задачами авиации на тот момент были: ведение воздушной и радиотехнической разведки; огневая поддержка наземных подразделений,

нанесение ракетно-бомбовых ударов, исходя из данных разведки и авианаводчиков; высадка десанта и действия совместно с десантно-штурмовыми группами; сопровождение колон перевозок войск, грузов, боевой техники и боеприпасов; поисково-спасательное и эвакуационно-санитарное обеспечение; доставка материально-технического имущества, продовольствия; освещение района ночного боя.

В подавляющем большинстве проведенных пограничниками операций вертолеты были наиболее эффективным, а иногда и единственным средством боевого и материально-технического обеспечения частей и подразделений. Летный и инженерно-технический состав авиационных частей пограничных войск проявил высокие морально-боевые качества при выполнении поставленных перед ними задач. Из семи Героев-пограничников двое – летчики: командир авиационной эскадрильи подполковник Ф.С. Шагалеев и командир экипажа вертолета капитан В.Ф. Попков.

В витринах ЦПМ можно видеть и фотографии летчиков-пограничников, получивших государственные награды за боевые подвиги. Среди них те, кто был удостоен этой награды уже посмертно. В Книге памяти, которая представлена в экспозиции, перечислены 576 фамилий пограничников и сотрудников органов КГБ СССР, погибших за годы боевых действий в Афганистане. Из них 49 человек – это воины-авиаторы из состава пограничных войск.

Дальнейший материал экспозиции посвящен событиям на таджикско-афганской границе. В отражении вооруженных нападений на 11-ю и 12-ю заставы Московского пограничного отряда в 1993–1994 годах самое активное участие принимали авиационные части. Указом Президента Российской Федерации от 23 августа 1996 года звание Героя Российской Федерации было присвоено Василию Владимировичу Тарасову, рядом с Указом – фотография летчика. В десяти плановых операциях на грани-

це он проявил мужество, отвагу, высокое профессиональное мастерство. Особенно Василий Владимирович отличился в боях на Шуробадском направлении: в районе заставы Ванч 25 сентября 1995 года, Хорогского пограничного отряда 11 октября 1995 года и на участке 12-й заставы Московского пограничного отряда 6 апреля 1996 года.

Здесь же в витрине фотографии еще четырех авиаторов-пограничников: капитана Будая, полковника Липового, подполковника Ставицкого, капитана Стовбы. Все офицеры входили в экипаж Ми-8, возглавившего группу из четырех вертолетов, которые выполняли боевую задачу по выявлению и уничтожению огневых средств бандитского формирования в районе Калайи-Хумб в Горном Бадахшане. В ходе выполнения боевой задачи вертолет подвергся обстрелу из крупнокалиберного пулемета, получил серьезные повреждения, частично потерял управление и стал резко терять высоту. Два члена экипажа – Будай и Стовба – были смертельно ранены. Усилиями Липового и Ставицкого вертолет с поврежденным несущим винтом и отказавшими системами жизнеобеспечения удалось посадить на свой аэродром.

Рядом с фотографиями – Указ Президента Российской Федерации от 14 декабря 1996 года о присвоении звания Героя Российской Федерации всем четверым членам экипажа, двоим, к сожалению, посмертно.

В Зале пограничной славы Центрального пограничного музея ФСБ России из 271 Героев Советского Союза – 22 летчика. Из 16 Героев Российской Федерации – 5 летчиков. Вместе с Героями упомянуто имя Сергея Петровича Быкова, единственного летчика-пограничника, который имеет два почетных звания – он не только заслуженный военный летчик, но и заслуженный пограничник России.

Сегодня авиация пограничных войск – это сложный многофункциональный, постоянно развивающийся и совершенствующийся организм, выполняющий многочисленные и разнообразные задачи. 



ГЕРОЙ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
СЕРГЕЙ АНАТОЛЬЕВИЧ ЛИПОВОЙ



ГЕРОЙ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ЮРИЙ ИВАНОВИЧ СТАВИЦКИЙ



ГЕРОЙ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ИГОРЬ МИХАЙЛОВИЧ БУДАЙ



ГЕРОЙ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ВАЛЕРИЙ СТАНИСЛАВОВИЧ СТОВБА

Адамас – значит несокрушимый

ГРАНИ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ПОГРАНИЧНОГО СПЕЦНАЗА СИБИРИ

СТЕПИ ОМСКОЙ ОБЛАСТИ, ГОРЫ АЛТАЯ, ПУСТЫНИ ТЫВЫ, ТАЙГА ЗАБАЙКАЛЬЯ, БЕСКРАЙНИЕ ЛЬДЫ КРАЙНЕГО СЕВЕРА – ПРАКТИЧЕСКИ ВО ВСЕХ КЛИМАТИЧЕСКИХ ЗОНАХ НАШЕЙ СТРАНЫ СЕГОДНЯ ОДИНАКОВО УСПЕШНО ДЕЙСТВУЮТ СОТРУДНИКИ РЕГИОНАЛЬНОГО ОТДЕЛА СПЕЦИАЛЬНОГО НАЗНАЧЕНИЯ (РОСН) ПОГРАНИЧНОГО УПРАВЛЕНИЯ ФСБ РОССИИ ПО НОВОСИБИРСКОЙ ОБЛАСТИ. ОДНАКО ГЕОГРАФИЯ ПРИМЕНЕНИЯ ЭТОГО ПОДРАЗДЕЛЕНИЯ ГОРАЗДО ШИРЕ ЗОНЫ ОТВЕТСТВЕННОСТИ – СИБИРСКОГО ФЕДЕРАЛЬНОГО ОКРУГА. В ЭТОМ ГОДУ СОТРУДНИКИ УЧАСТВОВАЛИ В ЦЕЛОМ КОМПЛЕКСЕ КОНТРТЕРРОРИСТИЧЕСКИХ МЕРОПРИЯТИЙ НА СЕВЕРНОМ КАВКАЗЕ.

ТЕКСТ **Илья МАКАРОВ**

ФОТО из архива РОСНа Пограничного управления ФСБ России по Новосибирской области



На некоторых участках порой складывается такая обстановка, что силами одних только пограничных нарядов быстро справиться с теми или иными угрозами не представляется возможным.

– Именно поэтому были созданы региональные подразделения спецназначения, – говорит один из офицеров новосибирского РОСНа. – Они более мобильны, поскольку работают в тесном взаимодействии с авиацией ФСБ России, а соответствующая экипировка способствует длительной автономности бойцов.

Пограничный спецназ предстояло задействовать не только для усиления различных направлений, но и для пресечения каналов организованной трансграничной преступности, задержания особо опасных преступников и разыскиваемых лиц, членов бандподполья. Одно из таких спецподразделений несколько лет тому назад появилось в Пограничном управлении ФСБ России по Новосибирской области.

– Создание подразделения с нуля – процесс непростой. Много сил ушло на организационно-штатные мероприятия. Через некоторое время удалось подобрать людей на руководящие должности, так сказать, костяк, на чьи плечи легла задача по формированию отдела, – продолжает рассказ мой собеседник.

Возглавил отдел офицер, служивший в 1990-х годах в Московском пограничном отряде в Таджикистане. Большинство сотрудников – также пограничники, получившие боевой опыт на Северном Кавказе: это бойцы ряда отдельных групп спецразведки и отделений мобильных действий. Однако принимали в отдел и военнослужащих из других ведомств. Так, сегодня в нем служит офицер, в прошлом занимавший должность в отряде специального назначения «Ермак» внутренних войск МВД России, дислоцирующемся в Новосибирской области. Пополнили ряды пограничного спецподразделения и коллеги из РОСНа территориального

управления ФСБ России. На руку отделе, если можно так сказать, пришлась и оптимизация частей и соединений, проводившаяся Министерством обороны в 2008–2009 годах. Некоторым из сокращенных офицеров, обладавших необходимыми знаниями и навыками, пограничники предложили продолжить службу. Кроме того, у РОСНа под боком находится настоящая кузница бойцов специального назначения – Новосибирский институт внутренних войск имени генерала армии И.К. Яковлева МВД России и Новосибирское высшее военное командное училище.

– Каждый, кого мы отобрали, нарабатал свою специфику в тех или иных операциях, у каждого за плечами хорошая подготовка, опыт. Для нас это большой плюс, поскольку все их разносторонние знания и навыки мы теперь можем обобщить, выбрать наиболее приемлемые в той или иной ситуации. Даже занятия интереснее проводить, когда одновременно слышишь мнение и тех, кого готовили к штурмовым операциям, и специалистов войсковой разведки, – поясняют офицеры.

Щит, меч, бриллиант

В символике новосибирского пограничного спецназа помимо традиционных щита и меча, символизирующих защиту российских граждан и искусное владение оружием, присутствует бриллиант. Последняя деталь имеет большое значение, так как характеризует работу сотрудников. Алмаз, из которого получают бриллиант, – самый прочный в мире минерал. Древние греки называли его «адамас», что дословно означает «несокрушимый». Но без огранки, тонкой обработки алмаз так и остался бы камнем. Любой ювелир скажет, что только долгая и кропотливая работа может сделать бриллиант совершенным. Так и в спецназе: получить признание коллег, стать действительно элитным подразделением – дорогого стоит. Адобиться этого можно лишь ежедневным упорным трудом.

Чтобы успешно справляться с поставленными задачами, необходи-

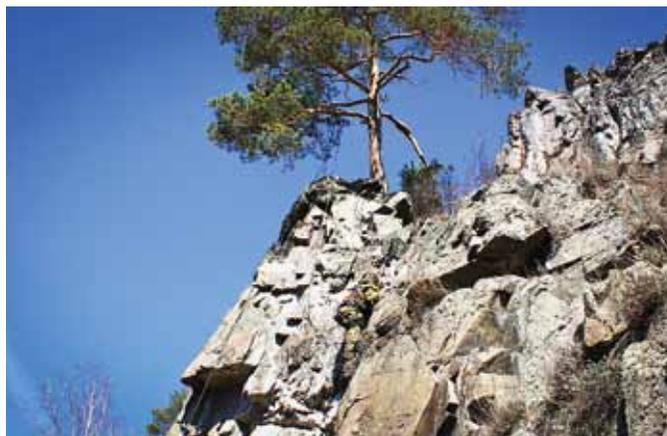


мы постоянные тренировки, а с этим все еще существуют определенные сложности. Поскольку своего учебного центра, отвечающего требованиям подразделений спецназначения, пограничники пока не имеют, выполнять отдельные пункты программы боевой подготовки приходится «в гостях» у коллег из подразделений спецназа различных ведомств. По той же схеме отрабатывали прыжки с парашютом, беспарашютное десантирование и многое другое. В ближайшее время ожидается завершение строительства межрегионального учебного центра. Согласно плану руководства, в нем можно будет полноценно отрабатывать элементы, которые используются как спецназом пограничных органов, так и ФСБ России.

Помимо частых тренировок для успешного выполнения задач спецназовцам необходимо знать, какие угрозы пограничной безопасности характерны для направлений ответственности подразделения. К примеру, в Тыве распространен угон скота, на севере – незаконный вылов ценных пород рыб, на Алтае – браконьерская добыча растений, занесенных в Красную книгу. И бойцам РОСНа нужно не просто изучать все эти особенности, но



ЗАДЕРЖАНИЕ НАРКОКУРЬЕРА В РАЙОНЕ КАРАСУКА



ТРЕНИРОВКИ «АДАМАСА» ПРОХОДЯТ В САМЫХ СЛОЖНЫХ УСЛОВИЯХ

и быть готовыми быстро выдвинуться в отдаленный регион и, невзирая на уровень сложности местных условий, осуществить задержание. Вот лишь некоторые примеры результативной оперативно-служебной деятельности пограничного РОСНа в прошлом году.

Карасукский район. Ночь. С определенной территории через автомобильный пункт пропуска в Россию въехала машина. Контролеры беспрепятственно ее пропустили, поскольку знали – это необходимо! Спустя считанные секунды прибывших из Казахстана граждан блокировали притаившиеся в темноте спецназовцы, защелкнули на запястьях нарушителей наручники, уложили лицом на землю. В результате непродолжительного осмотра дознаватели обнаружили в машине пакет, в котором было около пятисот граммов героина...

Другой эпизод связан с действиями непосредственно в Новосибирске. Середина рабочего дня. Совершенно неожиданно в здании местного УВД появляются закованные в маски и броню бойцы пограничного спецназа. Цель операции – задержание офицера полиции, который за вознаграждение «сливал» коммерческим структурам информацию из служебной базы данных. Работали тогда росновцы по запросу подразделений территориального управления ФСБ России. Как всегда, быстро и результативно...



Многие мероприятия, выполняемые совместно с сотрудниками органов безопасности, направлены на борьбу с нелегальной миграцией. Так, в прошлом году спецназовцы пресекли деятельность одновременно двух фирм, наладивших канал прибытия незаконных трудовых мигрантов в Сибирский федеральный округ. Злоумышленников застали врасплох, у них были найдены поддельные бланки миграционных карт, дата-штампы, паспорта, секретные карты Минобороны... При изъятии все это «добро» заняло два микроавтобуса. В итоге было возбуждено более сорока уголовных дел.

Другая операция новосибирского пограничного РОСНа также была связана с информацией, поступившей от коллег из органов безопасности. Изначально она касалась нелегальной миграции, однако

в результате задержания выяснились весьма интересные факты.

– Мы тогда работали в военном городке ракетных войск стратегического назначения, – рассказывает один из ее участников. – По сути, это был закрытый, секретный объект. Однако строительные работы на его территории каким-то образом выполняли рабочие, незаконно находившиеся на территории нашей страны. Мы задержали свыше 170 нелегалов. Но тут интересен другой факт! Некоторые из задержанных оказались сотрудниками иностранных разведок. Они искусно прикидывались простыми рабочими, а когда было необходимо, фотографировали стратегически важные объекты, собирали информацию.

«Горячая» командировка

Нередко бойцам новосибирского РОСНа приходится проводить операции за пределами зоны их ответственности.

Северный Кавказ. Окрестности одного из сел. В прошлом году здесь уже было серьезное боестолкновение с террористами. Тогда в результате спецоперации ликвидировали около 20 членов бандподполья. На этот раз ситуация практически повторилась.

Поздно ночью сводная группа, состоявшая из бойцов «Вымпела», новосибирского пограничного РОСНа и одного из подразделений Управления



СТРЕЛКОВАЯ ПОДГОТОВКА - ВАЖНАЯ ЧАСТЬ СЛУЖБЫ СПЕЦПОДРАЗДЕЛЕНИЯ



ОТРАБОТКА ДЕЙСТВИЙ ПРИ ШТУРМЕ ТРАНСПОРТА

ФСБ России вышла на позиции, замкнув кольцо вокруг банды террористов. Не подозревая о том, что их местоположение давно установлено, бандиты спокойно двигались через лесной участок в направлении населенного пункта. Все это время над ними в кромешной тьме ночного неба кружили беспилотники. Данные моментально поступали в объединенный штаб проведения операции и уже через минуту становились координатами для открытия огня с поднятых в воздух вертолетов.

Застигнутые врасплох террористы в панике бросились к дороге, ведущей к селу, однако вышли точно на стык позиций бойцов РОСНа и подразделения УФСБ. В перестрелке спецназовцы ликвидировали пятерых бандитов. Двое террористов попытались скрыться и отступили обратно вглубь леса, однако отход им преградили бойцы «Вымпела». Через некоторое время бандгруппа была полностью уничтожена...

– О том, что нам предстоит участвовать в контртеррористических мероприятиях, мы знали давно, – рассказывают в новосибирском пограничном спецназе. – Сроки несколько раз переносили. И вот поступила команда, нам дали время на сборы.

В той командировке бойцам спецназа довелось участвовать в комплексе операций: разведывательно-поисковых действиях, поиске и уничтожении базы

и схронов боевиков, а также захвате или ликвидации террористов. Возвращаясь с одних мероприятий, часы отдыха спецназовцы тратили на подготовку к другим. По завершении командировки новосибирцев их работу высоко оценил руководитель Центра специального назначения ФСБ России.

Пальма первенства

С появлением в регионе пограничного РОСНа у спецназовцев местного управления ФСБ России появилась серьезная проблема. Ранее они закрепили за собой статус основного претендента на победу практически во всех проводимых в Сибирском федеральном округе соревнованиях по военно-прикладным видам спорта, однако сегодня зачастую уступают пальму первенства коллегам-пограничникам, которые не один год подряд выигрывают не только в командном, но и в личном зачете соревнования по практической стрельбе, состязания пулеметчиков спецподразделений, лыжные гонки. В этом году бойцы пограничного РОСНа планируют одержать верх и в турнире, посвященном памяти генерала Сергея Корякова, внесшего значительный вклад в укрепление антитеррористической безопасности страны и трагически погибшего в авиакатастрофе в 2006 году. Особый азарт пограничникам придает то обстоятельство, что коллеги из новосибирского спецподразделения

Федеральной службы безопасности Российской Федерации уже трижды выигрывали данное состязание.

– Уникальность турнира в том, что соревнуются не сборные команды от групп спецназа, а штатные подразделения. На протяжении недели проводятся этапы по стрельбе, оцениваются навыки по специальной, тактической и физической подготовке. До этого в соревнованиях по отдельным дисциплинам нам удавалось побеждать территориалов. Посмотрим, что будет теперь, – говорит пограничник-спецназовец.

Однако заниматься исключительно подготовкой к турниру сегодня не может себе позволить ни одно подразделение пограничного РОСНа: слишком велика нагрузка на участках. По этой же причине прошлые соревнования, посвященные памяти генерала Сергея Корякова, новосибирцы вынуждены были пропустить.

– Понимаете, наше подразделение – уникально! – подчеркивает офицер РОСНа Алексей А. – С одной стороны, вы нигде больше не увидите такой огромной зоны ответственности, как здесь. С другой – подобная ситуация требует от нас мгновенного выполнения задач самого широкого спектра.

И, надо отметить, спецназовцам-пограничникам удастся достойно справиться с возложенными на них обязанностями. 

Браконьерский иллюзион

МУРМАНСКИЕ ПОГРАНИЧНИКИ СЛОМАЛИ «ИДЕАЛЬНУЮ»
ПРЕСТУПНУЮ СХЕМУ

В ОБЫЧНЫЙ ЛЕТНИЙ ДЕНЬ НЕБОЛЬШОЕ РЫБАЦКОЕ СУДНО ВОЗВРАЩАЛОСЬ К МУРМАНСКИМ БЕРЕГАМ. У ЕГО КАПИТАНА И ЭКИПАЖА БЫЛО ПРЕКРАСНОЕ НАСТРОЕНИЕ. ВЫХОД В МОРЕ, ОФИЦИАЛЬНО ОБЪЯВЛЕННЫЙ КАК ЛЮБИТЕЛЬСКАЯ РЫБАЛКА, ПРОШЕЛ УСПЕШНО: НА БОРТУ НЕСКОЛЬКО ТОНН УЖЕ РАЗДЕЛАННОЙ РЫБЫ. ПРАВДА, ГРУЗ ЭТОТ НЕ СОВСЕМ ЗАКОННЫЙ, НО ЭТОГО НИКТО И НИКОГДА НЕ ДОКАЖЕТ. ВЕДЬ ВСЕ ДОКУМЕНТЫ У КАПИТАНА В ПОЛНОМ ПОРЯДКЕ, С НИМИ НЕ СТРАШНО ВСТРЕТИТЬСЯ ДАЖЕ С ПОГРАНИЧНИКАМИ – СОТРУДНИКАМИ ГОСУДАРСТВЕННОЙ МОРСКОЙ ИНСПЕКЦИИ.

ТЕКСТ **Константин ПУТЕЕВ**
ФОТО из архива Государственной морской инспекции



КОРАБЛИ БЕРЕГОВОЙ ОХРАНЫ В МУРМАНСКОМ ПОРТУ

ФОТОБАНК ЛОРИ

Рыбаки уже предвкушали, что совсем скоро пришвартуют судно у причала. После обязательной в таких случаях процедуры осмотра и пограничного оформления они сойдут на берег. Рыба будет сдана на перерабатывающее предприятие, а экипаж, отдохнув и пополнив запасы, через несколько дней снова отправится в плавание. Пока идет путина, надо добывать рыбу, зарабатывать деньги...

Однако встреча в порту пошла не по тому сценарию, на который надеялись рыбаки. Пограничники, явно что-то заподозрив, потребовали у капитана предъявить портативный навигационный комплекс, рыболовецкие снасти и даже ножи, которыми разделявали рыбу. Все это вместе с документами было изъято.

– По какому праву? – возмутился капитан. – У нас все документы в порядке, мы закон не нарушали!

Инспекторы Государственной морской инспекции (ГМИ) Пограничного управления ФСБ России по Мурманской области с ним не спорили. Они спокойно и сосредоточенно делали свое дело, но именно от их спокойствия капитану вдруг стало не по себе...

Корни этой истории уходят в конец 2011 года. Именно тогда мурманские стражи морских биоресурсов пресекли попытки местных браконьеров наладить добычу рыбы ценных пород в промышленных масштабах под видом прибрежного промысла. Тогда нарушители закона, не желая поступиться своими прибылями, придумали новую уловку. Для незаконного промысла вновь были использованы небольшие рыболовецкие суда прибрежного плавания. Почему именно они? На них не требовалось устанавливать специальную аппаратуру для спутникового слежения за местонахождением плавсредства, а это значит, что выйдя в море для плавания в прибрежной зоне, такое судно может незаметно пройти куда угодно, а затем спокойно вернуться в порт.

Жители Мурманской области часто используют небольшие суда и катера

для любительской и спортивной рыбалки. Большинство рыболовов добывают рыбу для пропитания своей семьи. Но нашлись ушлые люди, которые решили под видом любительского и спортивного рыболовства наладить прибыльный бизнес.

В конце 2011 – начале 2012 года инспекторы ГМИ стали отмечать значительный рост количества рыбы, которую доставляли в портопункты Мурманской области маломерные суда. Причем это была рыба исключительно ценных промысловых пород – треска и пикша. К тому же, если обычно рыболовы за выход в море добывают по 20–30 килограммов рыбы на человека, то здесь счет шел уже на тонны.

– Повезло! – загадочно улыбались обладатели сказочных уловов в ответ на расспросы. – Да и трудились мы без сна и отдыха!

любителей, сколько поймал – все твое. Главное, чтобы эта рыба использовалась самим рыбаком и его семьей и не шла на продажу.

Казалось бы, куда же рыбаку девать тонны рыбы? Его семья при всем желании столько не съест! Значит, излишки надо продавать. Здесь-то нарушителя закона и можно схватить за руку. Но и этот момент организаторы преступной схемы учли. Вернувшись с моря, капитаны судов распорядились рыбой просто: сдавали ее на небольшие рыбоперерабатывающие предприятия, якобы на хранение.

– Мне сейчас рыба не нужна, поэтому пусть пока лежит на складе, – заявлял капитан. – Когда она потребует, получу свой улов обратно.

На самом же деле на предприятии эта рыба не задерживалась. Треску расфасовывали в другую тару, меняли

На самом деле нарушители закона чаще всего не ловили рыбу сами, а перегружали ее с промысловых судов для доставки на берег

Конечно, пограничники были не настолько наивны, чтобы поверить в сказки о рыбацком счастье, они догадывались, что столкнулись с новой уловкой браконьеров. Но доказать факт преступления оказалось непросто. Схема преступной деятельности была продумана до мелочей. Маломерные суда выходили в море на совершенно законных основаниях. В их документах «комар носа не подточит», целью выхода в море значилась любительская рыбалка. На борту находились разрешенные орудия лова. Поэтому запретить им выход в море пограничники не могли. По возвращении в порт придраться к «удачливым» рыбакам формально было невозможно, потому что российское законодательство не ограничивает размер улова рыбаков-

маркировку, и работники предприятия отправляли ее на продажу за пределы Мурманской области. Совместные группы инспекторов ГМИ и сотрудников полиции задерживали машины с этим грузом на дороге в районе города Кандалакши (юг области). Но даже доказав, что вывозится рыба с конкретного судна, нельзя было привлечь его капитана к ответу. Ведь согласно договорам, на хранение рыба сдавалась в обезличенном виде. Стало быть, сдав свой улов, рыбаки могли бы потом получить другую рыбу того же сорта и в том же количестве. И хотя рыбой фактически торговали, не удавалось доказать факт участия в этом капитана и его команды, которые упорно твердили, что никаких денег за сданную рыбу не получали. Казалось бы,

на этот раз браконьеры разработали идеальную, как говорится, непробиваемую схему. И все же пограничники сумели разоблачить преступников.

– В Мурманской области зарегистрировано около 330 маломерных судов и других плавсредств, которые в течение года выходили в море для проведения любительского и спортивного рыболовства, – говорит начальник Государственной морской инспекции Пограничного управления ФСБ России по Мурманской области Дмитрий Скиба. – Экипажи большинства из них рыбачили, не нарушая закон. Естественно, у нас не было и не могло быть никаких претензий к ним. А вот экипажи судов «Ярус», «Вохма» и некоторых других пришлось взять под контроль. В пограничном отделении была создана оперативная группа, в которую вошли сотрудники разных отделов, а также инспекторы ГМИ. Началась работа по изучению и вскрытию схемы деятельности браконьеров. Мы поставили себе задачу: проследить путь движения рыбы от моря до конечного потребителя. Чем больше информации мы получали, тем больше убеждались, что уловы этих «рыбаков» действительно имеют незаконное происхождение...

Небольшое суденышко под названием «Вохма» в 2012 году выходило

в море несколько раз. Несмотря на то что плавать ему разрешалось не более чем в двух милях от берега, рыбаки добывали рыбу в огромных количествах. Уже к августу на каждого члена судовой команды приходилось примерно по 24 тонны выловленной рыбы. И это – при ловле на удочку! Если принять средний вес трески за два килограмма, то нехитрые подсчеты показывают: чтобы добыть такое количество рыбы (по 12 тысяч штук на брата), весь экипаж должен был от выхода в море и до швартовки в порту, без сна и отдыха непрерывно «махать» удилищами. При этом одной рукой удить, а другой чистить, разделять и упаковывать в картонную тару пойманную треску. А еще ведь нужно управлять судном, следить за работой судовых механизмов.

Отследив браконьерскую «цепочку», пограничники получили довольно полное представление о схеме их деятельности. Было установлено, что на самом деле нарушители закона чаще всего не ловили рыбу сами, а перегружали ее с промысловых судов для доставки на берег. Прийдя в порт, они несколько дней выжидали, а затем, убедившись, что пограничники не следят за ними, вывозили рыбу на склад перерабатывающего предприятия. Там незаконный

улов перемаркировывали (легализовали таким образом) и везли на продажу.

После изучения преступной схемы пограничники тщательно продумали, как разоблачить браконьеров, доказать вину капитанов судов. Затем настало время активных действий.

Когда судно «Вохма» вернулось из очередного плавания, на него была высажена инспекторская группа. На этот раз пограничники не ограничились проверкой документов и груза. Инспектор попросил капитана предъявить навигационное оборудование. Тот принес ноутбук, с помощью которого рыбаки определяли свое местонахождение в море, прокладывали курс. Правда, заподозрив неладное, капитан успел выбросить за борт флешку с программным обеспечением и отметками пройденного маршрута. Кроме того, инспекторы попросили предъявить ножи, которыми разделялась рыба. Член экипажа принес несколько ржавых затупившихся ножей. Пограничники попросили также предъявить орудия лова, которыми было добыто такое количество рыбы. Все изъятое имущество было отправлено на экспертизу, точнее – на целый ряд экспертиз.

Проводили их лучшие специалисты Мурманского государственного технического университета, Мурманского центра мониторинга и других организаций. Их заключения оказались весьма неприятными для рыбаков. Во-первых, эксперты однозначно подтвердили, что электроудочка, изъятая на судне, относится к числу так называемых самодельных орудий промысла. А применять самодельные орудия законом запрещено. Во-вторых, экспертиза показала, что теми ножами, которыми якобы пользовались рыбаки, вообще никто и никогда рыбу не чистил и не потрошил. Откуда же тогда на борту более пяти тонн разделанной рыбы? Ответ на этот вопрос дала еще одна экспертиза. В ходе ее проведения на рыбе, доставленной в порт маломерным судном, были обнаружены следы от ячеек трала. Из этого эксперты сделали вывод: сами рыбаки



ИНСПЕКТОРСКАЯ ГРУППА НАПРАВЛЯЕТСЯ К ПРОМЫСЛОВОМУ СУДНУ ДЛЯ ОСМОТРА

эту треску не ловили, а перегрузили уже готовую продукцию с другого судна, которое было занято промыслом неподалеку. Факт незаконного перегруза рыбы косвенно подтвердили и эксперты, исследовавшие компьютер, который использовался рыбаками как навигационный комплекс. Хотя капитан успел выдернуть и уничтожить флеш-карту со всеми записями о маршруте плавания, кое-какая информация в памяти компьютера сохранилась. Эксперты установили, что судно, незаконно покинув пределы двухмильной зоны, где экипаж имел право рыбачить, выдвинулось к линии государственной границы для встречи с промысловым судном. Видимо, там и была перегружена незаконно добытая рыба. И хотя сами «рыболовы-любители», как оказалось, вовсе не рыбачили, их по праву можно считать участниками браконьерской схемы по расхищению ценных промысловых пород рыбы.

В отношении четырех капитанов были возбуждены дела об административных правонарушениях. После завершения расследования документы, касающиеся незаконной деятельности экипажей маломерных судов «Вохма», «Ярус» и других, были переданы в суд. По всем четырем делам Октябрьский районный суд города Мурманска, тщательно изучив собранные доказательства, пришел к выводу, что деятельность этих «рыбаков-любителей» носила противоправный характер. Капитаны маломерных судов были признаны виновными в нарушении правил рыболовства и привлечены к административной ответственности в виде крупных штрафов. Уже в этом году в Мурманском областном суде состоялось рассмотрение кассационных жалоб осужденных капитанов. Областной суд также признал вину капитанов и оставил в силе решение районного суда. Приговоры вступили в законную силу.

Пока шли следствие и судебное разбирательство, руководство пограничного управления и сотрудники ГМИ



ИНСПЕКТОРСКАЯ ГРУППА ВЫХОДИТ НА ЗАДАНИЕ

проводили встречи с капитанами других маломерных судов. Рассказав им, в чем обвиняются их коллеги с «Вохмы», «Яруса» и другие нарушители правил рыболовства, пограничники предупредили рыбаков о том, что ни одно нарушение закона не останется безнаказанным. Профилактическая работа принесла свои плоды. Очень скоро государственные морские инспекторы, проверяющие вернувшиеся с моря маломерные суда, констатировали, что попытки доставить на берег крупные партии рыбы, прекратились.

– По нашим оценкам, – рассказывает Дмитрий Скиба, – с января и до сентября минувшего года маломерные суда доставили в порты Мурманской области более 900 тонн незаконно добытой трески и около 300 тонн пикши. Этим нанесен значительный ущерб запасам водных биологических ресурсов Баренцева моря. Поэтому нас радует даже не столько то, что виновные понесли заслуженное наказание, а то, что расхищение ценных сортов рыбы удалось прекратить.

Не секрет, что хищение значительного количества рыбы ценных промысловых пород стало возможным

из-за несовершенства российского законодательства в области рыболовства. Еще несколько лет назад в Мурманской области применялась законодательно закреплённая норма: каждый рыбак мог за один выход в море добыть не более 20 кг рыбы. Однако ее отменили, после того как в 2008 году в Федеральный закон «О рыболовстве и сохранении водных биоресурсов» были внесены существенные изменения. В частности, в нем было записано, что любой гражданин нашей страны имеет право свободно и бесплатно заниматься любительской и спортивной рыбалкой на водоемах общего пользования (в том числе, в территориальном море). Эта в общем-то правильная норма была использована злоумышленниками в своих интересах. Чтобы подобное впредь было невозможно, необходимо, считают пограничники, законодательно утвердить научно обоснованные нормы вылова рыбы. Введение этих норм позволило бы закрыть лазейку для браконьеров. Хочется верить, что это пожелание учтут российские парламентарии при рассмотрении проекта нового закона о рыболовстве, который вскоре должен быть принят. 

«Долго будет Карелия сниться...»

СЕВЕРО-ЗАПАД РОССИИ ПРИНЯЛ ЛЕТНИЙ МОЛОДЕЖНЫЙ ЛАГЕРЬ ВОЕННО-ПАТРИОТИЧЕСКОГО ЦЕНТРА «ВЫМПЕЛ»

ВОЕННО-ПАТРИОТИЧЕСКИЙ ЦЕНТР «ВЫМПЕЛ» (г. МОСКВА) СОВМЕСТНО С МИНИСТЕРСТВОМ ПО ДЕЛАМ МОЛОДЕЖИ, ФИЗИЧЕСКОЙ КУЛЬТУРЕ, СПОРТУ И ТУРИЗМУ РЕСПУБЛИКИ КАРЕЛИЯ, АДМИНИСТРАЦИЕЙ ПРЯЖИНСКОГО НАЦИОНАЛЬНОГО МУНИЦИПАЛЬНОГО РАЙОНА РК, ТУРКЛУБОМ «САМПО», КАРЕЛЬСКИМ ЗЕМЛЯЧЕСТВОМ В МОСКВЕ ПРОВЕЛИ В ИЮЛЕ 2013 ГОДА ОЧЕРЕДНОЙ МОЛОДЕЖНЫЙ ЛАГЕРЬ «ЧЕСТЬ ИМЕЮ!». СМЕНА ПРОШЛА В РАМКАХ РЕАЛИЗАЦИИ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ПОЛИТИКИ В СФЕРЕ ПАТРИОТИЧЕСКОГО ВОСПИТАНИЯ ГРАЖДАН И ПРОВЕДЕНИЯ МЕРОПРИЯТИЙ ПО ПРОФИЛАКТИКЕ ЭКСТРЕМИЗМА В МОЛОДЕЖНОЙ СРЕДЕ. ОРГАНИЗАТОРОВ ПОДДЕРЖАЛИ УПРАВЛЕНИЕ ФСБ РОССИИ ПО РЕСПУБЛИКЕ КАРЕЛИЯ, МЕСТНОЕ УПРАВЛЕНИЕ ФССП, РЕГИОНАЛЬНОЕ МИНИСТЕРСТВО ВНУТРЕННИХ ДЕЛ. В ЭТОТ РАЗ ЛАГЕРЬ БЫЛ ПОСВЯЩЕН ПАМЯТИ СОТРУДНИКОВ СИЛОВЫХ СТРУКТУР, ПОГИБШИХ ПРИ ИСПОЛНЕНИИ СЛУЖЕБНЫХ ОБЯЗАННОСТЕЙ. ЭТО УЖЕ ДЕВЯТЫЙ ЛАГЕРЬ-ЭКСПЕДИЦИЯ ВПЦ «ВЫМПЕЛ», ПРОВЕДЕННЫЙ НА ТЕРРИТОРИИ КАРЕЛИИ.

ТЕКСТ Наталья ЛАЙДИНЕН. ФОТО из архива ВПЦ «Вымпел»



Открытие смены состоялось в красивейшем уголке республики, на берегу озера в Пряжинском национальном муниципальном районе. В этом году молодежный лагерь принял 44-х воспитанников в возрасте 12–17 лет из 20 регионов России. Всего было сформировано три отряда – «Альфа», «Вымпел» и «Бастион», с которыми работали 13 взрослых инструкторов. Смена проходила в соревновательном режиме, каждый стремился показать лучшие результаты в обучении и практических занятиях.

Лагерь на этот раз получился с очевидным преобладанием «сильной половины» человечества: среди участников оказались всего шесть отважных девчонок. Программа смены содержала интересные и разнообразные виды активной деятельности, скучать было просто некогда. С ребятами проводились занятия по основам выживания в природной среде, стрелковой и топографической подготовке, состоялись также эколого-краеведческие туристические походы, сплав на рафтах. В рамках историко-патриотической части программы были проведены встречи с членами Карельского землячества в Москве, почетными жителями Карелии, деятелями культуры.

На территории лагерей ВПЦ «Вымпел» всегда действуют строгие запреты: никакого спиртного, сигарет, наркотиков, грубого поведения, нецензурных высказываний. Неукоснительное правило – исключительно уважительное и доброжелательное отношение друг к другу и инструкторам.

Принимая участие в культурно-просветительских мероприятиях, я побеседовала с директором лагеря-экспедиции, ветераном военной службы Сергеем Ивановичем Андрияновым, первым заместителем директора ВПЦ «Вымпел».

? Сергей Иванович, в чем отличие карельского молодежного лагеря-экспедиции, организованного ВПЦ «Вымпел», от других мероприятий,



ЗАНЯТИЯ В ТЕЧЕНИЕ СМЕНИ ЛАГЕРЯ-ЭКСПЕДИЦИИ БЫЛИ САМЫМИ РАЗНООБРАЗНЫМИ

проводившихся Вашей организацией в других регионах России?

В Карелии с ребятами работают профессионалы из самых разных силовых структур и министерств Республики Карелия. Поэтому воспитанники ВПЦ «Вымпел» могут попробовать себя в разных ролях, выполняя задачи, поставленные сотрудникам ФСБ, МВД, и работая под началом разных инструкторов. Офицеры России знакомят юных «вымпеловцев» с тактикой спецназа, основами применения оружия, обучают методикам обезвреживания правона-

рушителей, приемам по захвату террористов.

Не менее интересно то, что совместно с туристами-профессионалами из знаменитого карельского клуба «Сампо» под непосредственным руководством известного педагога и путешественника Юрия Степановича Ланева ребята осваивали программы по выживанию в лесу, проходили сложные маршруты. В этот раз мы также специально пригласили инструктора из Хакасии, который провел с ребятами увлекательные занятия по обучению навыкам альпинизма.



СПЛАВ НА РАФТЕ (ВВЕРХУ)
ТРЕНИРОВКА ПЕРЕД СЛУЖБОЙ

Мы организовали топографическую подготовку в Пряжинском районе с использованием современных компасов и GPS-навигаторов. Ребята учились ориентироваться в карельском лесу.

? Кто из известных людей побывал в гостях у воспитанников лагеря?

Перед ребятами выступал заслуженный мастер спорта международного класса, чемпион мира по самбо, заместитель председателя Государственного комитета Республики Карелия по делам молодежи, физической культуре, спорту и туризму Максим Леонидович Антипов. Особенно запомнился приезд деятелей культуры из Пряжинского муниципального района. Они продемонстрировали «вымпеловцам» национальные костюмы, народные инструменты и даже создали из ребят импровизированный ансамбль. Так что воспитанники с радостью попробовали себя и в музыкальном творчестве, больше узнали о карело-финском эпосе «Калевала», самобытных традициях народов республики.

Когда вместе с инструкторами турклуба «Сампо» мальчишки и девчонки



шли по озеру на рафтах, они пережили волнующий момент встречи с Сергеем Потехиным, руководителем программы «Небо, открытое для всех!», который спустился к ним на крыльях мотопараплана. Известный парашютист и общественный деятель наглядно продемонстрировал, как он проводит фотосъемку достопримечательностей с высоты птичьего полета, а также рассказал о нюансах летного дела.

О деятельности Карельского землячества в Москве и знаменитых выходцах из Карелии, которые работают сегодня в силовых структурах, рассказал ребятам бывший министр МВД Карелии, генерал-майор Виктор Мяукин. Встречи с такими людьми заряжают молодежь опытом старших поколений, позволяют понять и освоить их жизненную мудрость.

Запоминающейся оказалась встреча с представителями кинологовической службы при республиканском МВД. Наши воспитанники посмотрели, как работают лабрадоры и овчарки, выполняющие самые сложные задания кинологов по поиску взрывчатых веществ, наркотиков, а также захвату нарушителей. Важно, что дети вовлекаются в процесс, становятся не только наблюдателями, но участниками происходящих событий.

Не менее впечатляющей стала встреча с офицерами на авиабазе «Бесовец»: нас принимал лично командир полка, летчики продемонстрировали искусство пилотажа. «Вымпеловцы» побывали в дежурном звене, в кабине истребителя Су-27 и на плановых полетах, опытные пилоты ответили на их многочисленные вопросы. Такие воспоминания остаются на всю жизнь!

? Как бы Вы охарактеризовали условия, в которых живут ребята? Они приближены к полевым?

На время проведения лагеря-экспедиции участники обеспечиваются современными комфортабельными палатками и всем необходимым: спальными мешками и специальными ковриками. Так что карельские ливни нам не страшны! Питанием снабжает полевая армейская кухня – все свежее, горячее, вкусное, – вы сами могли в этом убедиться! Специальное обмундирование, полевую и парадную форму мы заказываем для воспитанников дополнительно. Самые достойные выпускники лагеря-экспедиции, с честью пройдя все испытания, получают на церемонии закрытия лагеря васильковые береты Президентского полка и сертификаты на право их ношения. Ребята очень гордятся такими ценными подарками и бережно их хранят.

? А какая просветительская программа подготовлена для участников лагеря?

Старшие «вымпеловцы» рассказывают детям о героях России. В каждом лагере есть традиция – уделять как можно больше внимания региону, в котором прово-

дится лагерь-экспедиция. Мы знакомим воспитанников с историей и культурой края. В Карелии перед нами выступал известный поисковик Виктор Дворецкий, который занимается сохранением памяти о погибших военных авиаторах. Юные «вымпеловцы» получили возможность больше узнать о деятельности отрядов поисковиков на территории республики, а также непосредственно принять участие в поисковых работах на местности. Мы посетили районы боев времен Великой Отечественной, осмотрели места, где были найдены упавшие самолеты.

Курсанты также участвовали в облагораживании памятников и братских могил в поселке Пряжа. Совместно с руководством Администрации Пряжинского муниципального района, представителями силовых структур они возложили к ним венки и цветы от ВПЦ «Вымпел». Традиционно во время проведения лагерей мы организуем вечера памяти погибших героев СССР и России, зажигаем свечи, на мероприятиях звучит колокол – он специально отлит в память об ушедших товарищах – читаем стихи и исполняем патриотические песни. Важная составляющая таких мероприятий – воспитание чувства коллективизма и причастности к историческим судьбам нашей Родины.

Традиционно в наших лагерях «вымпеловцы» смотрят замечательные советские и российские фильмы, занимаются развитием творческих способностей, проводят конкурсы эрудитов, читают стихи, разучивают и исполняют песни.

Наш замечательный музыкант Геннадий Пискарев готовит обширную программу: к нам приезжают известные барды, авторы-исполнители. Вечера у костра, когда звучат гитара или аккордеон, всегда полны особой романтики и запоминаются надолго.

? Как можно стать воспитанником ВПЦ «Вымпел» и принять участие в лагерях-экспедициях?

ВПЦ «Вымпел» принимает в лагерь всех желающих из России и не только. Но предпочтение отдается детям из

семей сотрудников силовых структур, погибших при исполнении воинского долга. К нам могут обратиться также те, кто служит за границей, находится в командировках, но хочет, чтобы дети прошли подготовку в России по программам и методикам ВПЦ «Вымпел». Сыновья и дочери погибших сотрудников обеспечиваются бесплатными путевками. Так что достаточно нам позвонить или связаться с ВПЦ «Вымпел» по Интернету. Есть воспитанники, которые приезжают неоднократно и в дальнейшем становятся нашей опорой при проведении лагерей-экспедиций.

? А многие ли воспитанники выбирают после участия в лагерях военную карьеру, приходят на работу в ФСБ России и другие спецслужбы?



ВСТРЕЧА С СЕРГЕЕМ ПОТЕХИНЫМ (ТРЕТИЙ СПРАВА)



ПУТЕВКАМИ В «ВЫМПЕЛ» ОБЕСПЕЧИВАЮТСЯ И ДЕВОЧКИ (СЛЕВА)

Очень многие, причем это актуально как для юношей, так и для девушек. Наши воспитанники учатся в вузах ФСБ России, МВД России, Минобороны РФ и проходят службу в этих организациях. Часто ребята обращаются к нам за характеристиками, которые учитываются при поступлении в профильные учебные заведения. Кадровые службы и военкомы всегда принимают во внимание наши рекомендации.

Ребята стараются не подводить старших товарищей. Один из «вымпеловцев» – Алексей Ситников – прошел службу в Кремлевском полку, затем – в дивизии Дзержинского, побывал в нескольких командировках на Кавказе.

Он погиб, прикрывая отход своих товарищей, спасая им жизни и обеспечивая выполнение боевой задачи. Посмертно Алексею было присвоено звание Героя Российской Федерации. Его имя навечно зачислено в списки ВПЦ «Вымпел» и ежедневно звучит на вечерней поверке. 

Детектив с продолжением

ПОЧЕМУ У СЕРИАЛА, ПОЛУЧИВШЕГО ПРЕМИЮ ФСБ РОССИИ, ОСТАЛСЯ ОТКРЫТЫЙ ФИНАЛ



? В основе сюжета «Китайской шкатулки» лежит реальная история одного из покушений на Сталина. Чем привлекла Вас эта тема?

Заинтересовал сюжет: бежавший из заключения уголовник Петр Шило, он же Таврин, по поддельным документам окончил курсы младшего комсостава и попал на фронт. Когда над ним нависла угроза разоблачения, Шило-Таврин перебежал к немцам, стал одним из самых перспективных агентов «Цеппелина» и в 1944 году десантировался в Смоленской области, чтобы добраться до Мо-

вторую премию ФСБ в номинации «кино- и телефильмы» в 2012 году получил телевизионный сериал «Фантом». Для генерального продюсера кинокомпании «Талан» Натальи Будкиной эта награда уже вторая: в 2009 году она стала лауреатом третьей премии за телесериал «Приказано уничтожить. Операция „Китайская шкатулка“». О том, как проходила работа над фильмами-призерами, Наталья рассказала нашему журналу.

БЕСЕДУ ВЕЛА **Екатерина КИСЛЯРОВА**

сквы и совершить по заданию Главного управления имперской безопасности «убийство века». Впоследствии эта операция была признана самой серьезной и хорошо подготовленной попыткой покушения на Сталина. В ходе работы над фильмом мы, конечно, отошли от исторической основы: все-таки снимали не документальное, а авантюрно-приключенческое кино – не случайно наш антигерой действует под фамилией Гаврин, а не Таврин, как его прототип. Тем не менее с Центром общественных связей ФСБ России мы взаимодействовали очень плотно, его специалисты консультировали нас на всех этапах создания картины. Еще до написания сценария в музее ФСБ нас познакомили с чертежами и фотографиями снаряжения Шило-Таврина, среди которых были даже панцеркнакке (портативный наручный кумулятивный гранатомет с электроприводом), стреляющая авторучка... Словом, реальный агент «Цеппелина» был экипирован не хуже выдуманного гораздо позже Джеймса Бонда. У него даже самолет был не-

обычный – на каучуковых гусеницах, чтобы можно было приземлиться на любой местности. Именно уникальное техническое оснащение, которое разрабатывалось для шпионов и диверсантов «третьего рейха», стало «изюминкой» нашего фильма. Это было действительно новым для отечественного военного кино. Конечно, интересна была и фигура самого Петра Шилов. В этом человеке чувствовалась внутренняя сила, у него, безусловно, был дар внушать к себе доверие. Возможно, именно поэтому гитлеровцы сделали на него ставку в столь важном задании, которое должно было, по их замыслу, переломить ход войны. Константину Лавроненко, типажно очень похожему на своего прототипа, удалось создать образ человека яркого и незаурядного. Мы открываем зрителю карты сразу – в первой же сцене эффектно заявляем антигероя Гаврина и отвлекаем внимание на него, в то время как главная интрига разворачивается внутри группы смершевцев, которые ведут охоту на диверсанта. Среди них есть предатель, но обнаруживает он себя, по законам



НАТАЛИЯ БУДКИНА: В ЦЕЛОМ СЪЕМКИ «КИТАЙСКОЙ ШКАТУЛКИ» ПРОХОДИЛИ ДОСТАТОЧНО ГЛАДКО, ХОТЯ ОРГАНИЗАЦИОННО ЭТО БЫЛ НЕПРОСТОЙ ПРОЕКТ

детективного жанра, лишь в самый последний момент.

? Стоит отметить, что за роль командира группы контрразведчиков капитана Юрия Неверова (он же Андрей Ремезов, сын репрессированного командарма) артист Тарас Бибиц получил третью премию ФСБ России. Да, причем с Тарасом была очень интересная история. Первоначально на эту роль был утвержден другой актер, которого буквально накануне съемок у нас забрали: сериал, в котором он играл, решили продлить, соответственно, съемочный период там удлинился и совпал с нашими сроками. Нам сказали: «Нам нельзя менять артиста на середине фильма, а вы еще сможете себе другого поискать». А вы представляете, что значит найти героя в наше время? Тем более, что кастинг у нас был очень серьезный, ансамблевый, в костюмах... Тем не менее мы быстро нашли другого артиста, он уехал во Львов, где проходили съемки, отработал один съемочный день... А вечером мне позвонил наш режиссер и сообщил, что они категорически не сошлись характерами, и этого актера он снимать отказывается. Съемки срывались, что ставило под угрозу всю картину: у нас были задействованы ар-



тисты известные, много работающие, нам и без того с большим трудом удалось свести их всех в одном съемочном графике. И буквально в течение следующего дня мы нашли питерского актера Тараса Бибица. Наш звонок застал его по дороге из театра, и он, не заезжая домой, сразу поехал в аэропорт. Чтобы больше не было никаких накладок, я сама решила доставить его во Львов. Билетов на прямой рейс уже не было, поэтому мы полетели в Киев, а оттуда в студийном микроавтобусе поехали на съемочную площадку. Добирались всю ночь, к семи утра прибыли на место, и я вручила Тараса нашему режиссеру Сергею Боброву со словами: «Попробуй только не принять его после такого пробега!» (улыбается). Для полноты

картины надо отметить, что я при этом была на шестом месяце беременности. Тарас быстро вошел в роль. Единственная сложность была в том, что он не умел носить военную форму и вообще не был похож на офицера – у Тараса его первое, филологическое образование буквально на лице написано. Но над военной выправкой с ним поработали, и все получилось, я считаю, просто замечательно!

А в целом съемки «Китайской шкатулки» проходили достаточно гладко, хотя организационно это был непростой проект: одну только военную технику собирали по всей Украине. Кстати, когда снимали финальную сцену, опустился такой сильный туман, что работать было невозможно. И все артисты, занятые в



ГЕРОЙ КОНСТАНТИНА ЛАВРОНЕНКО ДОЛЖЕН УБИТЬ ИОСИФА СТАЛИНА



АКТРИСА РЕНАТА ЛИТВИНОВА САМА РАЗРАБАТЫВАЛА ЭСКИЗЫ СВОИХ КОСТЮМОВ

том эпизоде (а среди них были и наши звезды – Михаил Ефремов, Константин Лавроненко), согласились остаться еще на один съемочный день. Потому что снова пригнать всю эту технику было бы крайне сложно. Вообще, актерский состав «Шкатулки» продемонстрировал не только высокий класс исполнения, но и очень ответственное отношение к работе. Рената Литвинова, у которой было всего два небольших эпизода, вместе с нашей художницей по костюмам принимала активное участие в работе над эскизами костюмов своей героини. Валерий Золотухин, сыгравший Гитлера, читал у нас длинный монолог на немецком языке (2,5 минуты экранного времени – это очень много). На съемки он пришел полностью подготовленным, с безупречным знанием текста, с отрепетированными жестами и мимикой Гитлера и работал просто потрясающе. Дубли этой сцены мы делали только технические. Я благодарна судьбе, что она дала мне возможность поработать с артистом такого масштаба.

? Помню, когда «Шкатулка» еще снималась, все были удивлены выбором Геннадия Хазанова в качестве исполнителя роли Сталина.

На Сталина и Гитлера у нас пробовались очень известные актеры. Не буду называть их фамилий, но у меня осталось целое портфолио звезд нашего кино в

«сталинском» и «гитлеровском» гриме (улыбается). Утверждение Хазанова на роль Сталина было маркетинговым ходом канала, это делалось для привлечения внимания публики. Я, честно говоря, поначалу переживала, что такой Сталин, появляющийся к тому же в самом начале фильма, настроит зрителя на другой жанр. Мы ведь снимали авантюрно-приключенческую картину, а не фильм-пародию. К счастью, мои опасения не оправдались – Геннадий Викторович отлично справился с ролью, в его игре нет ни капли пародийности.

? Вы сказали, что на всех этапах работы консультировались с ЦОСом. Нужна ли приключенческому кино историческая точность?

Нужна. Мы благодарны нашим консультантам, что они тщательно следили за достоверностью костюмов, подсказывали нам, как в тех исторических реалиях должны были бы действовать герои. Конечно, наше кино – это где-то сказка. Но для того, чтобы зритель в нее поверил, мы должны были соблюдать предельную точность в деталях. Только там, где нет обмана в мелочах, происходит эмоциональное погружение в вымышленную реальность.

? «Китайская шкатулка» была для Вас первым опытом сотрудничества с ЦОСом?

Нет, мы уже работали с ЦОСом на сериалах «Тайная стража» (2005) и «Застава» (2007). Эти фильмы также были отмечены премиями ФСБ России, но я сама впервые оказалась в числе лауреатов именно с «Китайской шкатулкой». Это было в 2009 году. Как раз на церемонии награждения нынешний заместитель руководителя ЦОСа Олег Матвеев рассказал мне, что есть еще одна очень хорошая история для экранизации и познакомил с Николаем Лузаном, автором книги ««Фантом» на связь не выйдет», получившей в тот год первую премию в номинации «Художественная литература и журналистика». Это действительно оказался очень интересный, но и очень непростой материал. Если «Китайскую шкатулку» нам писал профессиональный сценарист Владимир Брагин, великолепно владеющий законами жанра, то здесь была книга, которую еще только предстояло переложить на язык кино. К тому же, если мы заявляем жанр многосерийного шпионского детектива, то современный телезритель ждет от такого фильма экшена, погонь, убийств, драк, перестрелок. А «Фантом» – это история о контрразведчиках. Да, это детектив, но детектив особого рода. Противостояние между спецслужбами происходит в интеллектуальной сфере, вычисление и задержание предателя становится возможным благодаря напряженной работе ума. Здесь просто

нет места таким привычным зрителю атрибутам киношных «спецагентов», как меткая стрельба из всех видов оружия и владение всеми видами единоборств. «Разведка и контрразведка работают тихо, такого у нас не бывает», – твердили мне наши консультанты всякий раз, когда мы пытались хоть как-то разнообразить сюжет жертвами и нагнетать опасность (*улыбается*). Если на других проектах нас консультировали сотрудники ЦОСа, то здесь нас отвели в Департамент военной контрразведки (ДВКР) ФСБ России. Там нам выделили сотрудника, который постоянно был с нами на связи, мы высылали ему все материалы, согласовывали сценарий и на стадии синопсиса, и на стадии диалогов. Нам даже предоставили материалы оперативных съемок, чтобы мы увидели, как на самом деле «ведут» подозреваемого, как происходит захват... Правда, наш режиссер решил эти сцены иначе – по его мнению, более эффектно. Словом, мы старались сочетать правду жизни с законами драматургии. Это было, пожалуй, самым сложным.

? А на площадке у Вас были консультанты?

К сожалению, нет. Из-за этого даже пришлось переснимать часть материала: в некоторых сценах рубашка на генерале оказалась слишком гламурной. Пересъемка проходила на базе ДВКР, где, кстати, нас очень хорошо принимали. Наш актер Анатолий Котенев расхаживал по коридорам в форме начальника военной контрразведки, пугая молодых сотрудников (*улыбается*). Кстати, кастинг тоже проходил при участии ЦОСа и Департамента военной контрразведки.

? Хотя книга Николая Лузана является художественным произведением, в основе ее сюжета и, соответственно, вашего фильма лежат подлинные события...

Да, история с «инициативником», который выходит на контакт с посольством США, борьба за сохранность наших секретных разработок в ракетно-ядерной



РАБОЧИЕ МОМЕНТЫ НА СЪЕМОЧНОЙ ПЛОЩАДКЕ СЕРИАЛА «ФАНТОМ»: СОЧЕТАНИЕ ПРАВДЫ ЖИЗНИ И ЗАКОНОВ ДРАМАТУРГИИ – САМОЕ СЛОЖНОЕ В ПРОЦЕССЕ



для фантазии сценариста. Кстати, судя по тому, что нам рассказывали, у меня сложилось впечатление, что история двойного агента Джоан Гонсалес имеет реальную подоплеку, хотя наверняка я этого утверждать не могу.

? Линия Джоан Гонсалес и Марка Перси (сотрудник резидентуры ЦРУ, задержанный российскими контрразведчиками «с прицелом» на перекресток. – Е.К.) осталась незавершенной.

сфере – насколько я знаю, эта сюжетная линия строилась на реальных событиях, причем не одного, а сразу нескольких «шпионских» дел. В работе над сценарием мы значительно отошли от литературной основы: скажем, ввели в противостояние ФСБ и ЦРУ еще и китайскую разведку в качестве третьего игрока – чтобы запутать зрителя и не дать ему раньше времени угадать развязку. Поскольку в кино антагонисты героев не могут действовать за кадром, и конфликт должен быть визуализован, нам надо было более детализированно, чем в книге, показать американских разведчиков, придумать им биографии. В этом нам тоже очень помог ЦОС, предоставив необходимую фактологическую основу

Да, мы сознательно сделали открытый финал, потому что была идея снять продолжение. Евгений Редько, исполнитель роли Марка Перси, очень харизматичен, способен держать зрительское внимание. Елена Ташаева (Джоан) – яркая, интересная актриса. Николай Лузан предложил нам материал для второй части, там действие должно было разворачиваться в Абхазии и Южной Осетии. Я считаю, что у этой истории и ее героев есть потенциал для дальнейшего развития. Но до тех пор, пока телеканал «Звезда», по заказу которого снимался «Фантом», или какой-либо иной канал не выразит своей заинтересованности, запускать столь масштабное производство невозможно. 

Кирилл Гребенщиков: «История страны сложнее, чем написано в учебниках»

ВТОРАЯ ПРЕМИЯ ФСБ В НОМИНАЦИИ «АКТЕРСКАЯ РАБОТА» ЗА 2012 ГОД БЫЛА ПРИСУЖДЕНА АКТЕРУ КИРИЛЛУ ГРЕБЕНЩИКОВУ ЗА РОЛЬ ПОДПОЛКОВНИКА ВОЕННОЙ КОНТРАЗВЕДКИ СЕРГЕЯ КОЧУБЕЯ В ТЕЛЕСЕРИАЛЕ «ФАНТОМ». О ТОМ, КАК ОН ВПЕРВЫЕ В СВОЕЙ КИНОКАРЬЕРЕ РАБОТАЛ НАД ОБРАЗОМ СОТРУДНИКА СПЕЦСЛУЖБ, ОБ ОТЦЕ, АРТИСТЕ ЮРИИ ГРЕБЕНЩИКОВЕ, И О СВОЕМ ОТНОШЕНИИ К ФСБ КИРИЛЛ РАССКАЗАЛ НАШЕМУ ЖУРНАЛУ.

БЕСЕДУ ВЕЛА Екатерина КИСЛЯРОВА



? Когда Вы начинали сниматься в сериале «Фантом», у Вас уже было какое-то представление о том, как работает контрразведка?

На самом деле, у меня и сейчас нет никакого представления о том, как она работает (*улыбается*). У нас на съемочной площадке не было консультантов – это, к сожалению, обычная практика для большинства телевизионных проектов. В работе над ролью я опирался на сценарий, какие-то прочитанные книги и, главным образом, свое представление о том, как повел бы себя контрразведчик в той или иной ситуации. Этот процесс, наверное, нельзя назвать созданием образа. Просто я старался шаг за шагом преодолеть расстояние между собой и своим героем (а мы с ним очень разные люди). Мне было интересно пройти этот путь. Не натягивать маску, а сближаться с персонажем, наделяя его своими человеческими качествами. Если делать это правильно, получаешь в ответ «подарки от роли»: она начинает как бы отвечать тебе, дарить какие-то реакции, движения, оценки, взгляд, манеру

говорить... Я не пытался изображать этого человека, я пытался существовать в кадре так, как сам существовал бы в условиях, заданных сценарием. Надеюсь, для обычного зрителя это было убедительно. Но профессионалы, думаю, видели там множество ляпов, поскольку руководствовались мы не знаниями, а своей творческой фантазией.

? Поскольку «Фантом» получил в 2012 году три премии ФСБ России, можно говорить о том, что Ваша работа в профессиональной среде принята благожелательно.

Одно могу сказать: мы работали честно. В ситуации вечного цейтнота (когда оперативное мероприятие надо снять за час, как тут можно изобразить слежку? – только спрятаться за кустом и сделать «зоркий глаз»), при небольшом бюджете выход мы видели в том, чтобы «очеловечить» персонажей, наделять их чувством юмора, выстроить отношения между ними. Старались как-то поразнообразнее сыграть десять однотипных сцен в одном и том же кабинете, чтобы зацепить зрителя, не дать ему переключиться на другой канал. Конечно, приятно, что нашу работу отметили профессиональной премией. Для меня эта награда значима еще и потому, что в 1988 году мой отец (артист Юрий Гребенщиков – Е.К.) посмертно стал лауреатом премии КГБ СССР за исполнение роли полковника госбезопасности Дмитрия Медведева в фильме «Отряд специального назначения». Это была его последняя работа в кино. Сыграл он там замечательно, но относился к своему герою неоднозначно. Это для нашего поколения сталинские репрессии – уже история. А моя мать не знала в детстве своего отца и встретила с ним лишь в 14 лет, потому что во время войны он попал в плен, бежал, воевал во французском движении Сопротивления, а когда вернулся на родину, был отправлен в Казахстан, затем на Север... В лагерях он пробыл до 1953 года. И отец довольно жестко напомнил о судьбе моего деда, когда



В СЕРИАЛЕ «ФАНТОМ» КИРИЛЛ ГРЕБЕНЩИКОВ (В ЦЕНТРЕ) СЫГРАЛ РОЛЬ ПОДПОЛКОВНИКА КОЧУБЕЯ

я сказал ему что-то вроде: «Здорово, что ты будешь сниматься в фильме про войну!».

? Тем не менее, он согласился играть эту роль.

Да, я жалею, что тогда, будучи подростком, не продолжил тот разговор, не расспросил, почему он принял такое решение. Возможно, отец видел разницу между следователем, просидевшим всю войну в кабинете внутренней тюрьмы Лубянки, и командиром партизанского отряда, ежедневно рисковавшим жизнью в украинских лесах. Мои родители не были диссидентами, но они предпочитали знать правду о том, что происходит в стране, а не слепо доверяться «партии и правительству». Думаю, что той своей отповедью отец хотел заставить меня понять, что история нашей страны сложнее, чем написано в учебниках. Отец был очень принципиальным человеком, против своих убеждений он бы не пошел. Когда в том же фильме «Отряд специального назначения» его персонаж должен был расстрелять

какого-то предателя, отец отказался стрелять в человека в кадре. Смонтировали два разных кадра: в одном полковник Медведев стреляет, в другом предатель падает. Нам, сегодняшним, этого не понять: в наших сериалах за 10 минут экранного времени порой убивают больше людей, чем в советском многосерийном детективе. Для нас это просто работа. Мне не нравится многое в нашей сегодняшней действительности. Тем не менее, я согласился сниматься в роли сотрудника ФСБ. Впрочем, военные контрразведчики не занимаются борьбой с оппозицией и преследованием инакомыслящих, они выполняют тяжелую, ответственную работу. Их сила воли, интеллект, самоотверженная любовь к Родине, безусловно, заслуживают уважения. Уверен, что и среди сотрудников других подразделений этого ведомства есть честные и порядочные люди. Но мне бы очень хотелось, чтобы в нашей стране аббревиатура ФСБ всегда ассоциировалась с чувством защищенности, безопасности, а не страха и недоверия, как КГБ в советские времена. 

ИМЕНА

Абалаков Евгений.....	15	Кулишов Владимир.....	2, 3	Степанов Григорий.....	48, 49	Нагаево.....	57
Агафонов Константин.....	33	Курбанов Э.К.....	31	Стовба Валерий.....	20, 61	Наро-Фоминск.....	16
Акулов Олег.....	32	Лавроненко Константин.....	74, 75	Сухов Вячеслав.....	49, 51, 52	Нерчинск.....	18
Алиев Ильхам.....	2	Ланев Юрий.....	71	Тарасов Василий.....	20, 33, 61	Новосибирск.....	64
Али-Хан-Сейид.....	22, 23	Лахматов Валерий.....	26	Ташаева Елена.....	77	Обнинск.....	16
Андриянов Сергей.....	71	Липовой Сергей.....	20, 61	Тимаков Виктор.....	26	Одесса.....	16, 18, 47
Антипов Максим.....	72	Литвинова Рената.....	76	Трошин Виктор.....	24	Оломоуц.....	42
Аполлонов Аркадий.....	17	Ломтев Павел.....	33	Тырин Константин.....	25	Омск.....	35
Байдуков Георгий.....	14	Лузан Николай.....	76, 77	Уншлихт Иосиф.....	14	Орск.....	6
Бариев Ильфат.....	31	Майков Николай.....	46	Устиновский Леонид.....	26	Перекоп.....	47
Бедрицкий Александр.....	21	Макаренко С.Н.....	31	Федин Виктор.....	25	Петрозаводск.....	18, 19
Бельченко С.С.....	49	Малахаткин Михаил.....	34, 35	Хазанов Геннадий.....	76	Петропавловск-Камчатский.....	16
Беляков Александр.....	14	Манилов Александр.....	3	Харин Юрий.....	26	Пяндж.....	32
Бибич Тарас.....	75	Маресьев Алексей.....	36, 43, 59	Худиков Владимир.....	25	Пярну.....	18
Бобров Сергей.....	75	Мартыненко Иван.....	44, 45	Царегородцев Николай.....	33	Раквере.....	19
Бойцов Матвей.....	58	Мартынов Алексей.....	44	Черкасов Г.Л.....	43	Ржев.....	44
Болгов Сергей.....	33	Маслов Иван.....	45	Чилингаров Артур.....	21	Ростов-на-Дону.....	43, 57
Брагин Владимир.....	76	Массальский Игорь.....	6	Чкалов Валерий.....	14, 15	Санкт-Петербург.....	9, 12, 27
Будай Игорь.....	20, 61	Матвеев Олег.....	76	Чупров Илья.....	16, 18, 29, 49, 58	Семипалатинск.....	58
Будкина Наталия.....	74	Матенов Курманакун.....	3	Чурута Владимир.....	26	Сталинград.....	46
Быков Сергей.....	60, 61	Матросов Вадим.....	19	Шагалеев Фарит.....	19, 50, 60, 61	Сыктывкар.....	12
Валаев Александр.....	52	Ма-Чжунъин.....	23	Шарипов Ильгиз.....	30, 31	Ташауз.....	57
Володин Анатолий.....	18, 41, 60	Медведева Светлана.....	55	Шатохин Юрий.....	20	Ташкент.....	16, 23, 57
Ворошилов Климент.....	17	Мещеряков Иван.....	44	Шишков Константин.....	23	Тбилиси.....	19
Высоцкий Владимир.....	13	Миль М. Л.....	60	Шустиков С.С.....	31	Тегеран.....	17
Гаврилов Николай.....	20, 52	Мирович Анатолий.....	45, 46	Щеняев Александр.....	31	Термез.....	32
Гильмидинов Рафаил.....	31, 33	Мирошниченко Юрий.....	54, 55	Яковлев И.К.....	63	Токио.....	23
Гитлер Адольф.....	76	Молотов Вячеслав.....	17			Урумчи.....	23
Глухов Николай.....	33	Москвителев Николай.....	54	ГОРОДА		Феодосия.....	47
Говорухин Лев.....	41, 42	Мякин Виктор.....	72	Акмолинск.....	57	Хабаровск.....	16, 18, 19, 52, 57, 58
Голованов А.....	17	Недвига Юрий.....	20, 60	Алма-Ата.....	16, 19, 24, 57, 58	Ханабад.....	30
Голубев Виктор.....	40, 41, 59	Николаев Андрей.....	20	Аргун.....	58	Харьков.....	44, 45, 57
Гонсалес Джоан.....	77	Николаев Владимир.....	33	Архангельск.....	16, 57	Чита.....	19, 53
Грачев В.....	17	Новиков Андрей.....	3	Ашхабад.....	57	Элиста.....	17
Гребенщиков Кирилл.....	78, 79	Новиков В.С.....	49, 53, 55	Баку.....	2, 3, 17, 43	Южно-Курильск.....	19
Гребенщиков Юрий.....	78, 79	Окомашенко Николай.....	32, 33	Благовещенск.....	25	Ярцево.....	41, 44
Громов Михаил.....	15, 54	Панасенко Иван.....	25	Боровск.....	16		
Гулиев Эльчин.....	3	Патрушев Николай.....	21	Владивосток.....	16, 19, 23, 53, 57		
Дворецкий Виктор.....	73	Перси Марк.....	77	Воркута.....	19, 53		
Делегей Николай.....	42, 43	Петренко Владимир.....	26	Гродно.....	16, 42, 44		
Дзержинский Феликс.....	57	Петров Валерий.....	33	Грозный.....	17, 57		
Дмитриев Александр.....	54, 55	Писарев Геннадий.....	46	Донецк.....	46		
Добровольский Юрий.....	43	Пискарев Геннадий.....	73	Душанбе.....	19, 29		
Долгаев Виктор.....	31	Письменный Владимир.....	21	Зайсан.....	58		
Дорожкин Николай.....	50	Полевой Борис.....	59	Иркутск.....	57		
Дубасов А.К.....	20, 51	Попков Валерий.....	19, 30, 31, 50, 60, 61	Йошкар-Ола.....	48, 52		
Дудник А.Г.....	31	Пороховщиков А.Ш.....	35	Казалинск.....	57		
Евдокимов А.Н.....	51	Пороховщиков Александр.....	14, 15, 35	Казань.....	5		
Ефремов Михаил.....	76	Потехин Сергей.....	72, 73	Калининград.....	12		
Залетдинов Исмагил.....	31	Провоторов Т.Г.....	43	Кандалакша.....	67		
Зубко Михаил.....	33	Проничев Владимир.....	21	Кашино.....	42		
Ибрагим-бек.....	22, 23	Разоренов Алексей.....	58	Кашира.....	16		
Иванов Александр.....	5	Райков Алексей.....	25	Киев.....	42, 75		
Кабанов Александр.....	54	Ратушин Виктор.....	20	Кировоград.....	42		
Карпов Владимир.....	32, 33	Редько Евгений.....	77	Коктебель.....	16		
Карташевич Ярослав.....	13	Рокоссовский Константин.....	41	Коломна.....	16		
Киселев Владимир.....	24-27	Рохлов Николай.....	19, 20	Констанца.....	47		
Клименко Сергей.....	31	Русаневич А.А.....	43	Куйбышев.....	43		
Клопов Сергей.....	25	Рускевич Валерий.....	26	Курессааре.....	16		
Ключник И.М.....	49	Рыжов Александр.....	28-32	Кызыл.....	19		
Козик Николай.....	3	Рыхлов Александр.....	47, 59	Ленинград.....	17, 45		
Кондрат Виктор.....	26	Седых Виталий.....	27	Львов.....	18, 75		
Константинов Леонид.....	20	Сергеев Николай.....	18, 60	Магадан.....	19		
Коряков Сергей.....	65	Ситников Алексей.....	73	Мазари-Шариф.....	26		
Котенев Анатолий.....	77	Скиба Дмитрий.....	68, 69	Малоярославец.....	16		
Красовский Петр.....	32, 33	Скрыльников М.....	17	Мары.....	16, 19, 25, 26, 53, 57		
Кудецкий П.....	17	Соколов В.А.....	51	Минск.....	46, 47, 57		
Кулеба Анатолий.....	53	Ставицкий Юрий.....	20, 33, 61	Москва.....	15-18, 42, 52, 57, 58, 70, 71		
Кулеш Александр.....	33	Сталин Иосиф.....	17, 74, 76	Мурманск.....	57, 69		

Портрет Н.В. Поповой
(Александр Шилов,
2005 год)

Герой Советского Союза
Надежда Васильевна
Попова (1921–2013)
гвардии майор совершила
852 боевых вылета,
единственная женщина
кавалер трех орденов
Отечественной войны,
награждена орденом
Ленина,
тремя орденами Красного
Знамени, орденом Дружбы,
многими медалями и
наградами иностранных
государств.



ПОЗДРАВЛЯЕМ ЮБИЛЯРА!

Члену Общественного совета при ФСБ России, народному художнику СССР, академику Российской академии художеств Александру Максовичу Шилову исполнилось 70 лет.

Талант мастера, отточенный за десятилетия творческого пути, всецело нашел отражение в его многогранном искусстве. Среди его работ – пейзажи, натюрморты, графика и, конечно, портреты, которые стали своего рода визитной карточкой художника.

Большое место в творчестве Александра Шилова занимают работы, посвященные защитникам Родины, в том числе участникам Великой Отечественной и афганской войн, чеченских событий. Это – образы сотрудников службы безопасности, партизан, разведчиков, пограничников...

Общественный совет при ФСБ России, коллектив нашего журнала «ФСБ: За и Против» поздравляют Александра Максовича с юбилеем и желают ему богатырского здоровья, счастья, неисчерпаемого вдохновения и больших творческих успехов!