

О. А. Баргилевич



*Жизнь —
только миг*

Югорск 2012

О. А. Баргилевич

*Жизнь -
только мы*

Югорск
2012 г.

УДК 1 (091.) (47+57) «19»] + 13

ББК 87.3(2)6

Б 24

Баргилевич О. А. Жизнь – только миг: Монография / О. А. Баргилевич. – Екатеринбург: Изд-во «Ассорти», 2012. – 196 с.

ISBN

Монография посвящена 60-летию образования 763-го истребительного авиационного полка (ИАП). В основе исследования – документальные материалы, собранные автором, представленные ветеранами 763-го ИАП личные воспоминания, материалы из архивного фонда Югорского музея. Автор, опираясь на духовное наследие великого русского философа И.А. Ильина, рассматривает вопросы, которые находятся в центре внимания современного российского общества: о Родине, Патриотизме, Чести, Долге и воинском служении, включающие в себя как внешнее бытие современного общества, так и самые разнообразные проявления человеческого духа.

Издание адресовано ветеранам 763-го истребительного авиационного полка, преподавателям, аспирантам, студентам вузов, учащимся старших классов, сотрудникам краеведческих музеев.

Рецензенты: доктор филос. наук С.З. Гончаров, профессор ФГАОУ ВПО «Рос. гос. проф.-пед. ун-т», доктор филос. наук П.В. Калитин, профессор Московского литинститута, Университета управления, Глазуновской академии, член Союза писателей России.

ISBN ©

© О. А. Баргилевич, 2012

ОТ АВТОРА

Хочу выразить свою признательность ветеранам 763-го ИАП за поддержку моего проекта и взаимопонимание, за оказание помощи в сборе архивных материалов и за то, что нашли время поделиться своими бесценными воспоминаниями. Благодарю коллектив Югорского городского музея в лице его директора – Малоземовой Ольги Викторовны за предоставление материалов из архивного фонда, а также своих коллег по работе за моральную поддержку.

От себя лично и от общественной организации офицеров запаса 763-го ИАП «Взлет» выражаю слова искренней сердечной благодарности индивидуальному предпринимателю рекламно-полиграфической фирмы «АССОРТИ» Гришиной Татьяне Андреевне за спонсорское издание книги «ЖИЗНЬ – ТОЛЬКО МИГ».

Пока есть такие неравнодушные люди, как Татьяна Гришина, в России будут продолжать жить такие философские понятия, как СОВЕСТЬ, ЧЕСТЬ, ВОИНСКИЙ ДОЛГ, ПАТРИОТИЗМ И ЛЮБОВЬ К РОДИНЕ. Пока бизнес не равнодушен к тому, что сегодня происходит в стране, и будет дальше поддерживать авторов, пропагандирующих военно-патриотическое и духовно-нравственное воспитание российской молодежи на примерах русской истории, армии, культуры, любви к Родине – наше государство будет крепнуть духовно и экономически и никто и никогда не поставит нашу славную и могучую РОССИЮ-МАТЬ на колени.

*С уважением автор книги
и общественная организация
офицеров запаса 763-го ИАП «Взлет»*

ВВЕДЕНИЕ

Итоги кризисного развития страны хорошо известны. За годы «перестройки» страна оказалась отброшенной на уровень 1960 года. Такого национального бедствия не знало ни одно государство, таких издержек не нес ни один народ. Утрачены многие духовные ценности и социальные завоевания, достижения нашего народа, в том числе гарантии прав на труд, жилище, бесплатное образование и медицинское обслуживание. Больше всего пострадала духовная сфера – то, что лежит в основе национального самосознания и величия каждого народа, любой нации. «... Россия не может возродиться и уверенно двигаться в будущее без преодоления духовного кризиса. Духовный потенциал нации – единственная реальная и эффективная сила, способная восстановить страну, решить государственные, политические, экономические и социальные проблемы. Государственная стратегия Российской державы должна опираться на историческое наследие, богатейший опыт общественного развития, патриотизм и духовность русской нации»¹.

Сегодня многие начинают понимать, что без возрастания духовности населения, без целенаправленной политики в области образования и воспитания подрастающего поколения на своих исконных традициях, культуре, вере невозможно обеспечить ни военной, ни экономической, ни политической, ни национальной безопасности России. Мы обязаны сохранить родную культуру, свое традиционное мировоззрение. Россия не возродится, не упрочит свою государственность без православных корней образования и культуры.

Актуальность монографии обусловлена состоянием современной общественной жизни. Запад навязал Отечеству пагубный либерально-монетаристский курс реформ, который привел к обнищанию подавляющего большинства населения страны, способствовал расчленению нашего великого государства. Об этой опасности не раз предупреждал русский философ Иван Ильин. Именно в работах Ильина представлены глубокие размышления о предпосылках духовного обновления человека. Печально в наше время констатировать девальвацию таких ценностей и качества личности, как долг, патриотизм, честь, служение Отечеству, со-

¹ Основные тезисы Программы Всероссийского общественно-политического движения Духовное наследие. – Режим доступа : <http://www.nasled.ru/program.htm>.

ставляющих основу мотивации трудовой деятельности, государственной и военной службы.

Россия является самой крупной державой на карте мира. И все же потери в последние годы мы несем неисчислимые. Сейчас все больше людей в России начинает понимать, что своих сыновей надо воспитывать крепкими и духом и телом, иначе некому будет защищать нашу Родину. Надежных ратных людей – вождей и рядовых воинов – русский народ умел возвращать всегда. Много веков Русь вынуждена была воевать как со степняками-кочевниками, так и с западными завоевателями. История Древней Руси – это почти непрерывная оборонительная война, это битва не на жизнь, а на смерть за свою свободу, это постоянное решение вопроса: «быть или не быть». В борьбе за свою независимость во время монголо-татарского ига Россия несла колоссальные потери – только в плен были угнаны миллионы русских людей и проданы на невольничьих рынках восточных и средиземноморских стран. Сколько же их погибло в сечах, от пожаров, сколько стариков и детей уничтожено завоевателями во время набегов?

Каждый взрослый мужчина на Руси был воином, а народ перед лицом общей беды понимал свое призвание на земле, как защиту Отечества, его святынь и духовных идеалов. «Служба, – пишет Иван Солоневич в книге «Народная монархия», – была очень тяжела, но от нее не был избавлен никто. Монахи и купцы, дворяне и мужики, посадские люди и всякая гуляющая публика – все было так или иначе поставлено на государеву службу, даже преступники»².

Я 22 года прослужил в Советской и Российской армии. На примере 763-го истребительного авиационного полка в своей монографии я попытаюсь раскрыть все положительные и отрицательные моменты жизни лучшего авиационного гарнизона Комсомольский-2 (Югорск-2) в те трудные девяностые годы, когда на глазах разваливалась наша армия, массово, сотнями сокращались дивизии, полки, авиационные гарнизоны. Но, несмотря ни на что, офицерский корпус нашего полка до последнего дня его существования был верен своему священному долгу – «Защищать свое Отечество настоящим образом».

Политическая и экономическая нестабильность, распад огромного государства, падение престижа военной профессии не миновали

2 Режим доступа : http://monarhiya.narod.ru/nm_ogl.html.

и гарнизон Комсомольский-2. Занятое выработкой многочисленных, но нежизнеспособных армейских реформ, Министерство обороны постепенно забывало о судьбе маленьких военных гарнизонов, подобных Комсомольскому-2. Жилищно-коммунальное хозяйство гарнизона, в котором жило более 500 семей, оказалось совершенно неподготовленным к работе в условиях зимы 1993/1994 г. Летчики по-прежнему смотрели за небом, несли круглосуточное боевое дежурство на северных рубежах России. На земле же их ждали холодные, давно не отремонтированные квартиры. В 1994 году гарнизон получил долгожданное тепло и воду. Новую котельную на территории гарнизона установила компания «Тюментрансгаз».

Между руководством Советского района, ДП «Тюментрансгаз» и командованием авиагарнизона был заключен трехсторонний договор о содержании ЖКХ военного городка.

В мае 1998 года Министерство обороны расформировало авиационно-истребительный полк, расположенный в поселке Комсомольский-2. История в принципе для нынешней России ничем ни примечательная. Комсомольский авиагарнизон не единственный в стране, который прекратил свое существование, попав под жернова пресловутой армейской реформы. Поначалу судьба поселения вырисовывалась в традиционных для нынешней действительности красках. Пополнив собой армию безработных, офицеры вместе с семьями начали покидать умирающий гарнизон. Небольшому поселку, состоявшему из семи пятиэтажек, грозила верная гибель, тем более что Министерство обороны не спешило отказываться от своей собственности, надеясь заработать на ней некоторую сумму. Администрация Югорска готова была взять все расходы по содержанию поселка на себя, но при условии его безвозмездной передачи. Почти год шли торги: что и как военные отдадут муниципалитету. Когда Комсомольский гарнизон все-таки стал составной частью города Югорска, получив название Югорск-2, тут-то и выяснилось, какую мину замедленного действия город получил от военных. Построенные солдатами наспех кирпичные дома начали попросту рассыпаться. Не было ни водоочистных, ни канализационных сооружений. Городским властям пришлось обращаться за помощью в округ. Благодаря поддержке руководства Ханты-Мансийского автономного округа в Югорске-2 началось строительство станции водоочистки, параллельно с этим стали восстанавливать детский сад, делать при-

стройку к школе, тем самым создавая определенную инфраструктуру, чтобы люди из поселения не уезжали.

Некоторые летчики перевелись в другие части для прохождения дальнейшей воинской службы. Большинство офицеров осталось жить в бывшем военном городке. Постепенно устроились в гражданской жизни защитники северных рубежей, обрели новые профессии.

Впрочем, нынешняя ситуация в Югорске-2 могла развиваться и по более драматичному сценарию, не прояви бывший глава города Югорска – Бзенко Роман Иванович и нынешний глава – Салахов Раис Закиевич настойчивости. Если бы они не нашли понимания и поддержки со стороны правительства ХМАО-Югры, Комсомольский гарнизон, как и многие сотни других, превратился бы в никому не нужные развалины с сотнями морально и духовно загубленных человеческих душ, выброшенных Министерством обороны после срочного сокращения полка на улицу и на произвол жестокой судьбы. Правительство округа, газотранспортная компания «Газпром трансгаз Югорск» и администрация города Югорска проявили заботу об офицерах и их семьях и добились от МО РФ передачи заброшенного жилищного фонда и социальных объектов в муниципальную собственность. Если бы они не проявили внимания и упорства, бывший авиационный гарнизон уже бы не существовал и вымер.

Глава 1

О ВОИНСКОМ СЛУЖЕНИИ И ИСТОРИИ СОЗДАНИЯ 763-го ИАП

§ 1. Иван Александрович Ильин об армии, чести, долге и патриотизме

«Никакое воздаяние так людей не приводит к добру, как любление чести, равным образом, никакая так казнь не страшит, как лишение оной».
Петр Великий

Две трети своего исторического существования Россия вынуждена была воевать, и эти войны в основном имели оборонительный характер. Поэтому наш великий русский философ и публицист Иван Александрович Ильин (1883-1954 гг.) делает вывод о том, что история России – это постоянная длительная национально-необходимая оборона от внешнего врага. По мысли философа, из века в век мы заботились не о том, как лучше пристроиться и легче прожить, а о том, чтобы вообще как-то выжить в этих ужасных условиях, выстоять, выйти из очередной беды, преодолеть новую опасность; не как справедливость и удачу добыть, а как от врага или несчастья избавиться.

Сегодня изучение духовного наследия великого русского философа Ивана Александровича Ильина очень необходимо для россиян, потому что в центре внимания современной науки оказываются вопросы национальной идентификации и отечественной культуры в широком смысле, включающем как внешнее бытие личности и гражданского общества, так и внутреннюю жизнь в самых разнообразных проявлениях.

Олицетворяя главное предназначение армии с высшим патриотическим долгом, с идеей наиболее самоотверженного и последовательного служения великой России, Ильин писал, что «Русская армия всегда была школой патриотической верности», выступает как «наша сила, наша надежда, основа нашего национального существования». Армия невозможна без патриотизма и жертвенности. Ее лозунг: «Жить для России и умереть за Россию»³.

³ Ильин И. А. Спутник Русского Христианского Националиста. – Женева, 1937. – С. 36–37.

Суровая и жестокая действительность привила русскому народу выносливость и национальную стойкость, которая была решающим фактором в наиболее трудные моменты отечественной истории. Жизненный инстинкт и национальная стойкость стали основными чертами русского характера. «Так русские веками учились и научились искусству побеждать: отступая, не сгорать в земном пожарище, на руинах возводить новое хозяйство, духовно обновляться в беде и смятении, не терять мужества при распаде, трезво смотреть на вещи в страданиях и молиться; жить в лишениях, собирая духовную жатву, опять возрождаться как феникс, восставая из пепла, созидать на руинах и развалинах и, начиная с нуля, быстро набирать силы и неустанно творить»⁴.

Воспитание любви к своей армии – одна из главных составляющих воспитания гражданина. «Армия есть сосредоточенная волевая сила моего государства, – писал И. А. Ильин, – оплот моей родины; воплощенная храбрость моего народа, организация чести, самоотверженности и служения – вот чувство, которое должно быть передано ребенку его национальным воспитателем. Ребенок должен научиться переживать успех своей национальной армии как свой личный успех; его сердце должно сжиматься от ее неудачи; ее вожди должны быть его героями; ее знамена – его святынею. Сердце человека вообще принадлежит той стране и той нации, чью армию он считает своею. Дух воина, стоящего на страже правопорядка внутри страны и на страже родины в ее внешних отношениях, отнюдь не есть дух «реакции», «насилия» и «шовинизма», как думают иные даже до сего дня. Без армии, стоящей духовно и профессионально на надлежащей высоте, Родина останется без обороны, государство распадется и нация сойдет с лица земли. Преподавать ребенку иное понимание – значит содействовать этому распаду и исчезновению»⁵.

Иван Александрович говорил: «...Русская армия никогда не забудет суворовской традиции, утверждавшей, что солдат есть личность, живой очаг веры и патриотизма, духовной свободы и бессмертия...»⁶.

4 Ильин И. А. Сущность и своеобразие русской культуры / И. А. Ильин // Собр. соч.: в 10 т. – М., 1996. – Т. 6. Кн. 2. С. 484.

5 Ильин И. А. Собр. соч.: в 10 т. – М., 1994. – Т. 1. – С. 207.

6 Ильин И. А. Собр. соч.: в 10 т. – М.: Русская книга, 1993. – Т. 2. – Кн. 1. – С. 419–431.

Сила Русской армии, прежде всего, определялась духовными качествами личного состава. К их числу Военная энциклопедия (дореволюционная) относила патриотизм и религиозность; мужество и храбрость до забвения опасности; воинственность; благородство (рыцарство), дисциплину (подчиненность, исполнительность, сознание своего долга перед престолом, церковью и Отечеством); самоотверженность (самопожертвование); веру в свои силы, в начальников и в свою военную среду (корпорацию); почин, самодеятельность; находчивость и решимость; бодрость; выносливость (труда, лишений и страданий) и другие.

Важнейшая задача воспитания российских воинов состоит в том, чтобы определить и вернуть истинные духовные ориентиры и сделать их центром мировоззрения и миропонимания личности. Состояние духа народа, его армии, нравственное (духовное, душевное) здоровье, образованность, патриотизм и сплоченность (соборность) были и остаются важнейшими факторами жизнеспособности нации, страны, показателями развития военной организации государства. Много размышлял философ Иван Ильин об армии, ее предназначении. «Чью армию я считаю своей, такова моя идентичность».

Замечательный публицист и философ протоиерей Булгаков писал: «Русское войско держалось двумя силами – железной дисциплиной, без которой не может существовать никакая армия, да верой. Вера российского человека укрепила его в самые тяжелые времена, спасла от духовного порабощения. Армия, укрепленная верой, спасала Отечество и народ от физического истребления. Наше общее предназначение, основанное на служении человеку, и есть гарантия дальнейшего совместного сотрудничества на благо укрепления и процветания великой России»⁷.

Важнейшая задача воспитания российских воинов состоит в том, чтобы определить и вернуть истинные духовные ориентиры и сделать их центром мировоззрения и миропонимания личности. Состояние духа народа, его армии, нравственное (духовное, душевное) здоровье, образованность, патриотизм и сплоченность (соборность) были и остаются важнейшими факторами жизнеспособности нации, страны, показателями развития военной организации государства.

Армия представляет собою *единство* народа, его мужественное начало; его *волю*; его *силу*; его *рыцарственную честь*. Так она

⁷ Режим доступа : <http://www.pobeda.ru/content/view/7606/>.

должна восприниматься и самим народом. В будущей России отношение народа к армии обновится и углубится. «Народ не должен и не смеет противопоставлять себя своей армии, как это было перед революцией: «мы – рабочие, крестьяне, штатские, интеллигенция», а «они – военщина, орудие реакции, усмирители, опричники, янычары». Это болезненное и позорное отношение исчезнет навсегда. На самом деле все обстоит иначе. Мы – это русский народ, со всеми его братскими меньшинствами, и в нем – наше почетное и ответственное, вооруженное и знаменами славы осененное волевым средоточие, *наша армия и наш флот*: наша сила, наша надежда, основа нашего национального существования. Кость от нашей кости, кровь от нашей крови, дух от нашего духа. Мы сами ее составляем. Ее победа – наша победа, ее разложение – наша гибель. Она – воплощение нашей национальной рыцарственности; ограда нашей национальной целостности и независимости. Принадлежать к ней значит не «отбывать воинскую повинность», а осуществлять свое *почетное право и приобщаться национальной славе*»⁸.

Какая мирская профессия рискнет следовать закону мужества? *Никакая!* Все другие профессии в нашем государстве могут существовать только при одном условии: если есть Церковь и есть Армия. Россия – единственная страна, обладающая таким Божьим даром. Во всех других армиях любят свою страну только по сговору, за деньги, положенное время – по контракту. Русскому воину это понятие чуждо.

Именно российские офицеры всегда определяли и определяют состояние армии, являются ее основой, становым хребтом. Военная служба для большинства из них была не только первостепенным государственным, но и лично значимым, которому офицер, как правило, посвящал всю свою жизнь. Не случайно А. И. Каменев в своей работе «Офицер – профессия идейная» писал: «Офицер – это надежда нации. Без него армии нет. Без армии нет государства. Без государства нет свободы граждан, нет достойной жизни, нет будущего ни у живущих, ни у потомков»⁹.

Несмотря на ряд проблем, сегодня можно констатировать, что лучшие духовные качества российского офицера не поблекли и не

8 Ильин И. А. Собр. соч.: В 10 т. Т 9–10. – М., 1999. – С. 387.

9 Каменев А. Офицер – профессия идейная /А. Каменев // Офицерский корпус Русской армии. Опыт самопознания. – М.: Военный университет. – 2000. – С. 458.

затерялись в мировой истории. Нынешние офицеры являют собой ярчайшие примеры служения Отечеству, отдавая ему без остатка самое себя и ничего, по сути, не требуя взамен. Удивительно современно звучат сегодня слова генерала А. И. Деникина, сказанные им на первом офицерском съезде в мае 1917 года: «Наш офицер сквозь бедную трудовую жизнь свою донес, как яркий светильник, жажду подвига. Пусть же сквозь эти стены услышат мой призыв и строители новой государственной жизни: *«Берегите офицера!»* Ибо от века и донине он стоит верно и бессменно на страже русской государственности. Сменить его может только смерть»¹⁰.

В Русской армии всегда существовало единство взглядов офицеров по ряду принципиально важных позиций, которые касались вопросов чести, долга, товарищества и достоинства офицерского звания. Когда-то в старину офицеров называли «белая кость», подразумеваемая под этим чистую совесть и незапятнанную честь, которые были для офицера превыше всего.

Центральное место в системе морально-нравственных представлений русского офицерства всегда занимало понятие офицерской чести. Воинская честь всегда была присуща войску и составляла его характерную черту во все исторические эпохи. Понятие чести отражает отношение человека к себе и отношение других людей к нему, к его конкретным заслугам. О том, насколько честен (или бесчестен) человек, судят главным образом окружающие, общественное мнение. Обычно люди высоко ценят тех, кто является «человеком чести».

И еще одно замечательное высказывание по этому поводу: «Нам нужен офицер, *обожающий свой мундир, свой быт, все особенности военной службы с ее лишениями и опасностями*, – офицер, которого ни за какое жалованье нельзя было бы сманить ни в акциз, ни на железную дорогу, чтобы все это казалось ему скучным, неприветливым, совершенно чуждым его сердцу»¹¹.

И. Ильин, рассуждая о рыцарских и дворянских традициях в мировой истории, в частности, говорил по этому поводу: «Истинною и живою опорой государства и государственной власти всегда были те люди, те слои, те группы, которые воспринимали общественное

10 Режим доступа : http://www.rusrevolution.info/books/index.shtml?11_1_26.

11 *Бутовский Н. Д.* Очерки современного офицерского быта / Н. Д. Бутовский // СПб., – 1899. – С. 27.

деяние как *сверхклассовое служение Родине*; которые в этом служении видели *долг чести и бремя ответственности*; которые стремились именно *служить земле, а не властвовать над нею*»¹².

Философом-правоведом Иваном Ильиным был разработан уникальный документ – «Проект Основного закона Российской империи». Этот документ прекрасно иллюстрирует традиционные представления о духовности российского воинства: «Солдатом именуется всякий военнослужащий – от рядового до старшего генерала. Российский солдат есть звание высокое и почетное. Он представляет всероссийское народное единство, русскую государственную военную силу и честь. Армия есть кость от кости народа, кровь от крови его, дух от его духа. Служащий в Российской армии постоянно или временно осуществляет правоверное за Отечество стояние и приобщается к национальной славе. Воинское знамя есть священная хоругвь всего народа, а военный инвалид есть почетное лицо в государстве»¹³.

Иван Ильин был ярким русским патриотом, верным до смерти России, русскому народу и русской культуре. Он любовно обзрел, знал и ценил прошлое и твердо верил в светлое будущее. В работах Ильина представлены глубокие размышления о предпосылках духовного обновления человека: вере, знанию, любви, свободе, патриотизме, Родине, Чести, Долге и воинском служении. Его труды – настольная книга воинов государства Российского.

12 Ильин И. А. О рыцарском духе / И. А. Ильин // Русский колокол, 1928. – № 6. – С. 3–7.

13 Ильин И. А. Собр. соч. : в 10 т. – М., 1999. – Т.9–10. – С. 387.

§ 2. Краткая историческая справка создания 763-го истребительного авиационного полка

История нашего Отечества неразрывно связана с историей его Вооруженных сил. И это далеко не случайно. Так уж получилось, что практически все годы своего существования Россия была вынуждена с оружием в руках отстаивать свою независимость, суверенитет и территориальную целостность. Именно поэтому история каждого вида Вооруженных сил, объединения, соединения, каждой воинской части – это слагаемые истории нашего Российского государства.

В состав Уральского объединения ВВС и ПВО авиация входит с 1951 года. На протяжении всей истории объединения личный состав 763-го истребительного авиационного полка, совершенствуя свое летное мастерство, с высоким качеством выполнял любые поставленные боевые задачи, грамотно эксплуатировал авиационную технику, мужественно и умело действовал в самой сложной обстановке.

Согласно директиве военного министра Союза ССР № ОПТ/3/.79348 от 15.02.1952 г. и Главного управления командующего Войсками ПВО страны № ОМУ/2 763-й истребительный авиационный полк начал формироваться на аэродроме Б. Савино, Молотовской области. Личный состав на укомплектование полка прибыл из частей истребительной авиации ПВО страны.

Формирование полка началось 15.02.1952 г. под началом подполковника Галиушина Ибрагима Зайнуловича. Дальнейшее формирование производил подполковник Гребенников Александр Емельянович, прибывший 30 августа 1952 г. и вступивший в командование полком.

Формирование полка завершилось 7 ноября 1952 года.

Полк вошел в состав истребительной авиационной дивизии ПВО Уральского района.

С 17 марта 1953 г. в 763-й истребительный авиационный полк на вооружение начали поступать боевые самолеты МиГ-15бис.

С 1 июля 1953 г. полк перешел на новый штат №39/305 (офицеров – 143; сержантов – 33; солдат – 140).

5 июля 1953 г. командующим Войсками ПВО Уральского района генерал-лейтенантом Щегловым, 763-му истребительному пол-

ку было вручено Боевое Знамя части (Указ Президиума Верховного Совета Союза ССР от 25 декабря 1952 г.)

17 сентября 1953 г. на укомплектование полка прибыло 20 летчиков, выпускников Борисоглебского военного авиационного училища. В ознаменование дня формирования полка установлен годовой праздник полка – 7 ноября 1952 г. С 1 октября 1955 г. одна авиационная эскадрилья полка перешла на новую штатную организацию в связи с предстоящим перевооружением ее на самолеты Як-25.

17 января 1956 г. прибыло для доукомплектования полка 20 летчиков после окончания Черниговского военного авиационного училища.

С 1 января 1958 г. полк отнесен в первую линию и стал именоваться 763-й истребительный авиационный полк первой линии.

С 1 декабря 1965 г. личный состав полка начал переучиваться на самолет-перехватчик Як-28п. В апреле 1966 г. в полк поступили первые самолеты Як-28п.

Военный гарнизон Комсомольский-2 был создан в 1963–1968 гг. он располагался в 15 километрах от поселка Комсомольский Тюменской области. С 1968 года стал местом дислокации 763-го авиационного истребительного полка, сформированного в Пермской области в 1952 году. Основной задачей полка была защита северных рубежей и охрана воздушного пространства страны.

Август 1963 года, на маленькой железнодорожной станции Мансийский остановился эшелон с двумя военно-строительными отрядами и оборудованием. Перед батальонами была поставлена задача – простроить взлетно-посадочную полосу, рулежные дорожки, стоянки, склад ГСМ и другие объекты.

Сопровождал людей и грузы молодой капитан Советской армии Николай Панов. На месте предполагаемого военного аэродрома уже имелся небольшой гражданский аэродром и вертолетная площадка (которые в последующем были перенесены на постоянное место в п. Советский). Там стояли маленькие самолеты, такие как Ан-24. Военные строители расположились рядом и стали готовиться к зиме – вырыли землянки, заготовили дрова. В 1964 году начали вырубку леса, выкорчевку пней для строительства взлетно-посадочной полосы. Первый десант работал до 1967 года, а затем уже новое подразделение военных строителей начало строить казармы, жилье, прачечную, пекарню, баню, столовую, одним словом – все, что

должно было обеспечить нормальную жизнь военного городка. В 1968 году гарнизон Комсомольский-2 был полностью готов к приему самолетов-истребителей любого типа.

Из личных воспоминаний **Николая Матвеевича Панова**, *отдавшего тридцать лет службе в рядах Советской армии, прошедшего путь от рядового до подполковника, командира отдельного батальона авиационно-технического обеспечения*: «На место будущего гарнизона я приехал в 1963 году в составе инженерных батальонов. Тогда там не было ничего, кроме леса, и первое, что нам пришлось сделать – это обустроить себе жилища на зиму. Первую зиму жили в землянках, валили лес, строили военный городок, складские помещения, готовили место для взлетно-посадочной полосы. Я стал первым комендантом Мансийского гарнизона, который постепенно обрастал новыми зданиями – строили казармы для солдат, пекарню, баню, гостиницу. Вскоре нам подбросили подкрепление, и началось строительство аэродрома – взлетно-посадочной полосы, рулежных дорожек, укреплений для укрытия самолетов. Полк был переведен сюда из Перми по частям – сначала прибыла одна эскадрилья, а затем уж, чуть позже, еще две. С переводом полка я стал заместителем командира полка по авиационно-техническому обеспечению. Вскоре организовали мы в гарнизоне подсобное хозяйство – развели лошадей, коров, свиней, построили теплицы, так что свежие овощи у нас были почти круглогодично. Однажды, вспоминает Николай Матвеевич, приезжает в гарнизон маршал Советского Союза, проходит по части, осматривает наше хозяйство, заходит в теплицу, где огурцы растут, и спрашивает: «Комбат, какой сорт огурцов?» А меня комендант заранее предупредил, что ответить нужно. Я как положено: «Клинские, товарищ маршал Советского Союза!» Он с одобрением: «У меня на даче тоже клинские». А какой сорт на самом деле был у нас, я уж и не помню, значения этому никто не придавал...

Жизнь в гарнизоне была интересной. Все праздники, вплоть до семейных, мы отмечали шумно, весело, готовили концерты, приглашали своих шефов – Комсомольский леспромхоз. Был в полку и свой духовой оркестр. В общем, людям не просто есть что вспомнить, это невозможно забыть...».

Для летчиков и техников первым делом, конечно, были самолеты, а для коменданта гарнизона – обеспечение военнослужащих

и их семей всем необходимым. В гарнизоне работало отделение Военторга, в 1969 году был открыт клуб, а в 1970 году построили школу-восьмилетку, две теплицы и молочно-товарную ферму. В теплицах выращивали овощи, зелень, даже виноград, и цветы. Было 32 коровы, 2 быка, лошади. Подведен газ к жилым домам. Интересная подробность его биографии: награждение почетной грамотой Советского райкома КПСС и райисполкома как одного из первых организаторов выращивания овощей в закрытом грунте в Советском районе.

Очень успешно занимался Панов и налаживанием связей с гражданским населением. Трудовой коллектив Комсомольского леспромхоза шефствовал над военной частью № 68001, предприятие «Тюментрансгаз» – над 763-м истребительным авиационным полком. Николай Матвеевич отмечает: «Тюментрансгаз» и местная власть предоставили бывшим летчикам и техникам работу. Вообще руководство газотранспортной компании и администрация города к проблеме бывшего гарнизона отнеслась очень внимательно. Если в других местах России бросили все и всех, то наше градообразующее предприятие, правительство ХМАО-Югры и администрация города просто помогли нам выжить и обустроиться».

Уволился Н.М. Панов из армии в 1975 г. по возрасту и переехал жить в поселок Комсомольский.

В состав гарнизона вошли такие воинские части:

- в/ч 40372 – 763-й авиационный истребительный полк (3 эскадрильи).
- в/ч 40372 «Ц» – центр боевого управления.
- в/ч 68001 – отдельный батальон аэродромно-технического обслуживания.
- в/ч 48741 – отдельный батальон связи радиотехнического обслуживания.
- в/ч 74973 – радиотехнический батальон.

15 декабря 1968 года летчики одной из эскадрилий 763-го авиационного истребительного полка заступили на первое боевое дежурство в гарнизоне Комсомольский-2 Тюменской области. В 1969 году весь 763-й авиационный истребительный полк Войск ПВО перебазировался на территорию Ханты-Мансийского округа. На этот мо-

мент полк занимал первое место, в Войсках ПВО, по своей боевой подготовленности.

Летом 1969 года, в связи с резким обострением обстановки на советско-китайской границе, 22 экипажа 763-го истребительного авиационного полка (Комсомольский-2) на самолетах Як-28 с частями обеспечения под руководством подполковника Быкова Б.В. всего за 21 час были передислоцированы на аэродром Завитинск в Забайкалье, где в течение 6 месяцев несли боевое дежурство по противовоздушной обороне, прикрывая потенциально опасное направление.

15 мая 1983 г. полк получил первый самолет МиГ-31.

На 1 июля 1986 г. полк укомплектован самолетами: МиГ-31 – 30 шт. и МиГ-25 ПУ – 6 шт.

В апреле 1970 г. полк был награжден Ленинской юбилейной почетной грамотой.

В 1983 г. полк награжден переходящим Красным Знаменем 4-й Отдельной армии ПВО.

С 1984 по 1985 гг. полк награждался переходящим Красным Знаменем Краснознаменного Уральского военного округа.

В 1986 г. полк награжден вымпелом Министерства обороны СССР «За мужество и воинскую доблесть», проявленные на войсковых учениях «Арктика-86».

В 1988 г. 763-й авиационный полк награжден переходящим Знаменем Военного совета Уральского военного округа «Победителю в социалистическом соревновании».

В 1988 г. – переходящим Знаменем Военного совета Уральского военного округа «Победителю в социалистическом соревновании».

За время существования полка личный состав награждался орденами:

- Красного Знамени – 6
- Красной Звезды – 24
- Отечественной войны 2-й степени – 2
- За службу Родине в ВС СССР 3-й ст. – 18
- «За личное мужество» – 3

медалями:

- За отвагу – 1
- За боевые заслуги – 64
- За освобождение Вены – 4
- За освобождение Будапешта – 1
- За Победу над Германией – 49
- За победу над Японией – 2
- 30-летие Советской армии – 41
- 40-летие Советской армии – 61
- 50-летие Советской армии – 179
- За безупречную службу – 299
- 20 лет Победы в Великой Отечественной войне – 263
- 60 лет ВС СССР – 262
- За трудовую доблесть – 1
- За воинскую доблесть в ознаменование 100-летия рождения В.И. Ленина – 120
- 30 лет Победы над милитаристской Японией – 3
- 70 лет ВС СССР – 305 человек

За время дислокации полка на территории Ханты-Мансийского автономного округа 763-м истребительным авиационным полком командовали:

- Полковник Гребенников Александр Емельянович 1952–1956
- Полковник Ольгин Василий Алексеевич 1956–1958
- Полковник Харламов Алексей Николаевич 1958–1963
- Полковник Богданов Константин Владимирович 1962–1965
- Полковник Быков Борис Владимирович 1965–1970
- Полковник Хомяков Георгий Демьянович 1970–1973
- Полковник Васильев Иувеналий Степанович 1973–1977
- Подполковник Притула Виктор Леонтьевич 1977–1980

- Подполковник Титов Владимир Степанович 1980–1984
- Полковник Криволапов Константин Георгиевич 1984–1986
- Полковник Зайнетдинов Фарит Вениаминович 1986–1990
- Полковник Сапроненков Владимир Михайлович 1990–1996
- Полковник Васильев Евгений Иванович 1996–1998

В мае 1998 года 763-й ИАП попал под сокращение, самолеты были переданы в другие полки, а личный состав, за редким исключением (несколько десятков офицеров из числа молодежи и тех, кому надо было дослужить несколько месяцев до пенсии), уволен в запас.

§ 3. Жизнь продолжается

Из воспоминаний старожилы гарнизона Комсомольский-2, работника офицерской столовой, Лысак Людмилы Николаевны

Приехала я в поселок Геологов, который был расположен на р. Эсс в январе 1962 года, помню как добирались на грузовой машине, железной дороги тогда еще не было и в помине. Доехать можно было в этот Богом забытый уголок только на вездеходе или долететь вертолетом.

Кругом была непроходимая тайга. В поселке было два барака. Вот в них мы все и жили. К лету построили столовую и магазин. По зимнику доставили балки для жилья. Свет был только от дизеля до 20 часов вечера. Связь с миром была через приемник. С сентября была открыта школа (начальная), учились в бараке, но жили весело, дружно. Поселок рос быстро. Был построен клуб, куда все приходили вечером на просмотр фильмов. В 1962 г. был основан поселок Комсомольский. Связь с ним была только по профилю, дороги в то время не было. Зимой добраться до п. Комсомольский можно было легко и быстро, но летом дороги просто не было вообще. А жизнь продолжалась, совершенствовалась инфраструктура поселка, строились дороги и другие необходимые для жизни человека объекты.

Когда закончились геологоразведочные работы в п. Геологов, экспедиция уехала. Поселок еще существовал, пока экспедиция не ушла дальше. Все семьи геологов-разведчиков переехали к новому месту жительства. Это был уже 1967 г., в это время начал разворачиваться авиационный гарнизон Комсомольский-2. Многие люди дальше с экспедицией не пошли, остались в п. Комсомольский. Моим родителям майором Пановым Н.М., в то время он был командиром части, поступило предложение переехать на работу в гарнизон.

Вот так мы и остались на долгие годы жить в п. Комсомольский-2. Проживаем здесь с 1969 года. Все обитатели гарнизона жили одной большой дружной семьей. Был только один дом, в школу нас возил автобус. В 1970 г. построили школу-восьмилетку, 9-10 классы учились в п. Комсомольском.

В 1969 г. был открыт клуб. Большая заслуга командира Панова Н.М., который заботился о быте семьей. Подведен был газ. Построены теплицы, по тем временам это была редкость. В апреле

1970 года был сдан аэродром и три жилых дома. Жизнь вошла в свое привычное русло: ученья, тревоги, полеты. Было все: и взлеты, и посадки. Жили одной большой семьей. Все радости и беды переживали вместе. Первое большое горе было в марте 1973 г. – первая авиационная катастрофа. Ушли из жизни 2 молодых офицера. Год был неудачным: в катастрофе погибли еще двое летчиков. Все они на веки останутся в нашей памяти. До сих пор стоят перед моими глазами.

Но жизнь продолжалась – росли дети, старели мы. И вот в один прекрасный день затих наш родной авиационный гарнизон. В нем прекратилась жизнь, которая была наполнена ежедневными полетами, тревогами, хлопотами. Стал городок спальным. Спасибо «Тюментрансгазу» и администрации города Югорска за то, что не бросили инфраструктуру и офицеров на произвол судьбы.

Теперь мы стали бабушками и дедушками, жизнь идет своим чередом, но в душе так обидно, что люди отдали Родине свое здоровье и молодые годы, а Родина бросила нас всех на выживание и на произвол судьбы.

Очень хорошо запомнился мне день 12 июня 2000 года, когда на нашем аэродроме проходило авиационное представление. Над гарнизоном взлетел самолет-истребитель МиГ-25. Он на малой высоте прошел над городком. Внутри екнуло и что-то оборвалось. Мне показалось, что, так же как и много лет назад, на аэродром возвращается после выполнения боевых стрельб наш 763-й авиаполк. Чтобы понять, что это такое – это все нужно пережить самому.

...Сегодня п. Комсомольский уже не узнать, сейчас он называется городом Югорском. С каждым годом он становится благодаря компании «Газпром трансгаз Югорск» и администрации города краше, уютнее и благоустроеннее.

**Из воспоминаний Карла Фридриховича Отта –
главного технолога Тюменского управления магистральных
газопроводов, кандидата технических наук, в дальнейшем
начальника производственно-технического отдела
ПО «Тюментрансгаз»**

...Когда руководство предприятия перевели из Тюмени в п. Комсомольский, жилья не было. Капитан Панов Николай Матвеевич выделил в ущерб офицерам гарнизона семьям газовиков целый подъезд в первом доме офицерского состава. Нам очень повезло, что с 1972 по 1973 годы, по воле судьбы, более 20 семей руководства предприятия жили в авиационном гарнизоне. Нам предоставляли автотранспорт для переезда в поселок Комсомольский, а когда была полная распутица, перевозили вертолетом.

Наши дети учились в то время в самой лучшей школе Ханты-Мансийского автономного округа – школе гарнизона, а дошколята ходили в детский сад «Соколенок», из которого их приходилось забирать домой силой. Все было вокруг надежно, охранялось, за детей нам не было страшно, они гуляли везде, и мы были уверены в их безопасности. Мы дружили с прекрасными семьями молодых летчиков и техников. Я на всю жизнь запомнил глаза их преданных жен, ждущих своих летчиков с очередных полетов.

Мы вместе отмечали праздники и торжественные мероприятия. А какая была природа: поляны, заросшие белоснежным мхом, сплошь покрытые белыми грибами, брусничкой и черничкой; огромные могучие кедры!

Когда пришло время переезжать в поселок Комсомольский, многие газовики уезжали с большой неохотой. За непродолжительное время проживания все нашли себе друзей и единомышленников среди мужественных молодых офицеров, посвятивших свою жизнь прекрасной профессии – защищать Родину.

§ 4. МиГ-31 – самый скоростной и высотный истребитель-перехватчик в мире

МиГ-31 – двухместный сверхзвуковой всепогодный истребитель-перехватчик дальнего радиуса действия. Первый советский боевой самолёт четвёртого поколения предназначен для перехвата и уничтожения воздушных целей на всех высотах и в любых метеоусловиях. Созданный 25 лет назад, он и сегодня является самым скоростным и высотным боевым самолетом в мире.

Силовая установка МиГ-31 состоит из 2 двухконтурных турбореактивных двигателей, с тягой 9500 кг/с на максимальном режиме и 15500 кгс в режиме полного форсажа. В начале 1978 г. один из опытных самолетов МиГ-31 совершил испытательный полет, в ходе которого осуществлялось обнаружение и одновременное сопровождение 10 воздушных целей. Для испытаний и отработки «Заслона» потребовалось переоборудование полигона в Ахтубинске с тем, чтобы на встречных курсах цели и истребителя дальность начального их вывода составляла более 200 км. Устанавливалась новая телеметрическая аппаратура внешнетраекторных измерений положения сближающихся объектов. Потребовали решения и вопросы предотвращения столкновения перехватчика и мишени, так как в ходе испытаний оценивались характеристики сопровождения цели на минимальной дальности (менее 1 км). В 1977 г. на стендовые испытания поступили опытные образцы теплопеленгатора 8ТК. В 1980 г. по этому изделию был выполнен весь объем испытаний.

Летом 1977 г. на авиазаводе в Горьком были изготовлены два самолета первой установочной партии. После окончания первого этапа государственных испытаний, в 1979 г., был развернут серийный выпуск перехватчиков, получивших новое обозначение – МиГ-31. Полностью государственные испытания истребителя МиГ-31 были завершены в конце 1980 г. Были достигнуты практически все заявленные характеристики. В частности, была подтверждена возможность группы из четырех самолетов МиГ-31 контролировать воздушное пространство протяженностью по фронту 800-900 км.

В 1981 г. истребитель-перехватчик МиГ-31 был принят на вооружение авиации Войск ПВО СССР. Страна получила мощное оборонительное оружие, появление которого оказало заметное стабили-

зирующее влияние на ситуацию на воздушных границах Советского Союза.

Поступление на вооружение МиГ-31 совпало с началом развертывания в США стратегических авиационных крылатых ракет ALCM. Новый истребитель явился своевременным и адекватным ответом на новую американскую угрозу. Он стал фактически единственным средством, способным перехватить самолеты-носители B-52G и B-52H на большом удалении от границ Советского Союза до того, как они запустят свои ракеты (а каждый «Стратофортресс» нес 12—20 КР). МиГ-31 с многоканальным комплексом «Заслон» мог бороться и с самими крылатыми ракетами (не только ALCM, но и «Томагавками», запускаемыми с борта атомных многоцелевых подводных лодок), которые были «не по зубам» другим перехватчикам ПВО.

В ходе летных испытаний в конструкцию самолета был внесен ряд существенных изменений: на передней кромке крыла по всему размаху установили четырехсекционные отклоняемые носки, для обеспечения полета на больших сверхзвуковых скоростях конструкцию крыла усилили третьим лонжероном; полностью было изменено расположение аэродинамических тормозов, которые вынесли из зоны каналов воздухозаборников.

МиГ-31 – истребитель-перехватчик, тактико-техническая характеристика:

Размах крыла, м	13,46
Длина, м	22,69
Высота, м	5,15
Масса нормальная взлетная, кг	41000
Масса максимальная взлетная, кг	46200
Максимальная скорость на высоте, км/ч	3000
Крейсерская скорость, км/ч	2447
Практическая дальность без ПТБ, км	2500
Практическая дальность с ПТБ, км	3300
Боевой радиус действия на высоте, км	1200
Продолжительность полета, ч	3.5
Практический потолок, м	20600
Максимальная эксплуатационная перегрузка, g	5
Экипаж, человек	2

Двигатели

Тип	Модель	Количество	Тяга одного, кН
ТРДДФ	Д-30Ф-6	2	152

Авиационные средства поражения

Вариант	Тип	Модель	Кол-во
1	УР большой дальности	Р-33	4
	УР средней дальности	Р-40Т	2
	УР малой дальности	Р-60, Р-60М	4
2	УР большой дальности	Р-33Э	4
	УР средней дальности	Р-40Т	2
	УР малой дальности	Р-73	4

Авиационное артиллерийское оружие

Тип	Модель	Калибр, мм	Кол-во
шестиствольная пушка	ГШ-6-23	23	1

В 1984 г. в ОКБ им. А.И. Микояна начались работы по глубокой модернизации перехватчика МиГ-31. Появление нового самолета (получившего обозначение МиГ-31М) было обусловлено возрастанием требований к истребителям ПВО. Исходя из развития средств поражения, целью авиации ПВО в новых условиях являлась защита направлений от групповых налетов стратегических бомбардировщиков с крылатыми ракетами большой дальности, эскортируемых истребителями сопровождения. Кроме того, требовалось определение способов перехвата гиперзвуковых, трансатмосферных и космических целей. Самолет МиГ-31М оснащен усовершенствованными, более мощными двигателями Д-30Ф-6М (х16500 кгс) и новой системой управления, вооружением «Заслон-М» с ФАР диаметром 1,4 м (ось радиопрозрачного обтекателя БРЛС наклонена вниз на 3 град. 30 мин).

Радиолокационный комплекс имеет увеличенную дальность обнаружения воздушных целей, обладает способностью одновременно сопровождать до 24 целей и наводить ракеты на шесть из них. Вооружение МиГ-31М – шесть УР большой дальности Р-33С и Р-37, подвешиваемых под фюзеляжем по две в три ряда, а также четыре ракеты средней дальности типа РВВ-АЕ под крылом.

Пушечная установка упразднена. Увеличен размер гаргрота, в котором размещено дополнительно 300 л топлива, козырек фонаря кабины летчика приобрел беспереплетное остекление, уменьшена площадь остекления кабины оператора, увеличена площадь крыльевых корневых наплывов. Вместо убирающегося теплопеленгатора на самолете установлен оптико-локационный комплекс с ИК и лазерным каналами (его оптическая головка размещена перед козырьком кабины летчика). Системы индивидуальной защиты и радиоэлектронного противодействия объединены в бортовой комплекс обороны. Максимальная взлетная масса МиГ-31М возросла до 52 000 кг, скоростные и высотные характеристики практически не изменились.

Первый полет опытного истребителя-перехватчика МиГ-31М состоялся 21 декабря 1985 г. (экипаж — летчик-испытатель Б.А. Орлов и штурман-испытатель Л.С. Попов). Построено шесть опытных самолетов. В апреле 1994 г. Президент России направил поздравительную телеграмму создателям самолета МиГ-31М и его системы вооружения в связи с успешным проведением первых в мире испытаний по поражению воздушной цели на дальности свыше 300 км.

С конца 1990 г. в Нижнем Новгороде приступили к серийному выпуску модернизированного самолета МиГ-31Б с усовершенствованными комплексами вооружения, навигации и связи. Истребитель получил аппаратуру радиотехнической системы дальней радионавигации А-723, усовершенствованные средства РЭБ, а также доработанные ракеты Р-33С. Данные об обнаруженных истребителем целях теперь могли в автоматическом режиме передаваться наземным средствам ПВО для обеспечения стрельбы ЗРК.

Серийный выпуск МиГ-31Б завершился в 1994 г., построено несколько десятков самолетов этого типа, официально принятых на вооружение российских ВВС 25 октября 1999 г. В начале 90-х годов из-за нехватки средств у МО России закупки истребителей МиГ-31 были прекращены. Построено более 500 перехватчиков, более 350 из которых в настоящее время находятся на вооружении ВВС России. Несколько десятков МиГ-31 имеется также в ВВС Казахстана. В 1997 г. был предложен экспортный вариант МиГ-31, получивший обозначение МиГ-31Э (самолет имеет упрощенный состав бортового радиоэлектронного оборудования).

Особенности конструкции

Перехватчик МиГ-31 способен бороться с воздушными целями в простых и сложных метеорологических условиях, днем и ночью, в сплошном и дискретном поле команд управления и наведения, вне зависимости от использования целью оборонительного маневрирования и помехового противодействия. Реализована возможность борьбы с самолетами и крылатыми ракетами противника при массированных налетах. Возможен сверхзвуковой рубеж перехвата воздушных целей при посадке на аэродроме вылета.

Компоновочная схема самолета МиГ-31 близка схеме истребителя МиГ-25. МиГ-31 выполнен по нормальной аэродинамической схеме с трапециевидным крылом, двухкилевым вертикальным и цельноповоротным горизонтальным оперением. Планер на 50% изготовлен из нержавеющей стали, на 16% из титана, на 33% из алюминиевых сплавов, 1% приходится на другие конструкционные материалы.

Экипаж – летчик и оператор системы вооружения – размещается в двухместной кабине на катапультных креслах К-36ДМ. Фонарь кабины имеет две откидывающиеся вверх-назад створки. На модернизированных самолетах слева перед кабиной размещена убираемая Г-образная топливозаправочная штанга. На нижней поверхности фюзеляжа перед нишами основных опор шасси имеются тормозные щитки, выполняющие одновременно функции створок шасси.

Трехлонжеронное крыло имеет угол стреловидности по передней кромке, равный 41 град. На верхней поверхности каждой консоли крыла установлен аэродинамический гребень. Имеются щелевые закрылки, элероны и четырехсекционные отклоняемые носки. Консоли цельноповоротного горизонтального оперения могут отклоняться как синхронно (для управления по тангажу), так и дифференциально (для управления по крену). Двухкилевое вертикальное оперение, установленное с углом развала 8 град., оснащено рулями направления. Под хвостовой частью фюзеляжа с развалом 12 град., расположены аэродинамические гребни. Система управления самолетом МиГ-31 – механическая. Основные опоры шасси самолета оснащены тележкой с двумя колесами размерами 950x300 мм. Заднее колесо расположено со сдвигом во внешнюю сторону относительно переднего. Передняя опора шасси снабжена двумя колесами (660x200 мм).

Целевое оборудование

Основу системы управления вооружением самолета составляет радиолокационная станция с фазированной антенной решеткой РП-31 Н007 «Заслон», разработанная НИИ приборостроения. Станция способна обнаружить истребитель типа F-16 в передней полусфере на дальности 120 км, а стратегический бомбардировщик типа B-1В – на дальности 200 км.

Вооружение

Состоит из ракет «воздух – воздух» и встроенной пушечной установки. Основным вариантом вооружения самолета являются четыре ракеты Р-33 (Р-33С), размещаемые конформно парами одна за другой под фюзеляжем на авиационных катапультных устройствах. Ракета Р-33, специально созданная для самолета МиГ-31 с системой «Заслон», оснащена твердотопливным двухрежимным двигателем. Она имеет инерциальное наведение на маршевом участке траектории и доплеровскую полуактивную радиолокационную головку самонаведения с углами целеуказания $+ / - 60$ град. После старта УР совершает полет в заранее заданную точку, в которой производится включение системы самонаведения. При этом начальное положение антенны в момент включения (угловое целеуказание) прогнозируется на самолете-носителе перед пуском ракеты.

Для ведения ближнего воздушного боя под крылом возможна подвеска четырех ракет малой дальности Р-60М с ТГС. Пушечная установка с шестиствольной пушкой ГШ-6-23М (23 мм) с боекомплектом 260 патронов размещена в обтекателе на правом борту фюзеляжа.

Кульминацией программы испытаний комплекса вооружения перехватчика стал проведенный 15 февраля 1978 г. в Ахтубинске уникальный (не повторенный до сих пор ни одним зарубежным авиационным комплексом) лётный эксперимент по одновременному обнаружению, захвату и сопровождению 10 воздушных целей телеуправляемых мишеней М-16 (Ту-16) и М-28 (Ил-28), летящих широким фронтом (порядка 150 км) в широком диапазоне высот. А 28 августа того же года МиГ-31 успешно поразил четырьмя одновременно выпущенными ракетами Р-33 четыре радиоуправляемые воздушные мишени.

Предельные рубежи перехвата МиГ-31 значительно (в 2–2,5 раза) больше, чем у F-14. При скорости, соответствующей $M=2,35$ у российского самолета, он составляет 720 км, а у американского (при

$M=1,5$) – лишь 250 км. На дозвуковой скорости, соответствующей $M=0,8$, рубежи перехвата равны соответственно 1250 и 800 км. Истребитель МиГ-31 достигает заданных рубежей перехвата за значительно более короткое время.

В целом системы управления вооружением обоих самолетов имеют приблизительно равные возможности. СУВ AN/AWG-9, установленная на самолете F-14, обладает лучшими энергетическими характеристиками, чем СУВ «Заслон». Дальность обнаружения воздушной цели с ЭПР = 3 м² у F-14 составляет 130–140 км в передней и 60 км – в задней полусферах. У МиГ-31 этот параметр составляет соответственно 120-130 и 45-60 км. Однако использование фазированной антенной решетки с электронным сканированием позволяет фактически уравнивать дальности захвата и сопровождения целей.

Все эти работы заняли более восьми лет, в начале 80-х годов МиГ-31 был принят на вооружение ПВО и до сих пор не имеет аналогов в мире. Наиболее близким ему по своей идеологии был американский F-14, палубный перехватчик. Он тоже мог вести многоканальный обстрел, но его механическая антенна сканировала обстановку в пределах одной строки (такой, как строка развертки на экране телевизора) – строка за строкой. И только когда в одной из строк появлялось несколько целей (до четырех) – тогда F-14 мог их атаковать одновременно. Но это очень редко случается, чтобы цели выстраивались в одну строку... Наша же антенна позволяла обстреливать их на разных высотах, дальностях и т. д. F-14 также не умел управлять групповым боем, действовать полуавтономно... Это объяснимо, поскольку американцы никогда не стояли перед острой проблемой организации перехвата и отражения массированного воздушного налета со стороны СССР, поскольку мы исповедовали оборонительную доктрину и не имели больших авиационных группировок. Наступательную стратегию мы строили на основе баллистических ракет... Поэтому в США и нет мощной системы ПВО. А F-14 создан был для охранения авианосцев, группы военно-морских кораблей, поэтому к нему предъявлялись более скромные требования, так как массированный групповой налет на эти корабли практически исключен.

В общем, создание боевого комплекса МиГ-31 подняло на более высокий уровень возможности всей нашей системы противовоздушной обороны. А с вводом в строй зенитно-ракетной системы С-300П и С-300В мы получили такую систему ПВО России, которая по своей

мощи и силе не имеет аналогов в мире, и по сей день. Хотя старение техники неизбежно будет проделывать в ней «бреши», если с этим процессом наше государство не станет бороться так, как того требует сейчас международная обстановка. Но МиГ-31 пока на своем участке достаточно эффективно держит оборону. Это подтвердил ряд маневров и военных учений, проведенных в последующие годы — МиГ-31 очень эффективно работал при перехвате крылатых ракет, высотных целей. Диапазон его работы располагался от предельно малых до предельно больших высот, чем не обладал ни один перехватчик в мире. Таким образом, на мой взгляд, МиГ-31 стал «лебединой песней» Советского Союза в деле создания истребителей-перехватчиков нового поколения, надежно стоящих на страже воздушных рубежей нашей Родины.

Глава 2

ЕСТЬ ТАКАЯ ПРОФЕССИЯ – РОДИНУ ЗАЩИЩАТЬ

§ 1. Искусство быть командиром

Сапроненков Владимир Михайлович родился 24 июня 1954 года в семье офицера-десантника. После увольнения его отца в запас семья переехала жить на Украину, в город Краснодон. Школу окончил в г. Молодогвардейске в 1971 г., но поступить в военное училище летчиков в этом же году не получилось, поэтому он поступил в гражданский институт. Но позже Владимир Михайлович принял для себя важное и единственное решение – идти только в авиацию, и в 1972 году поступил в Ставропольское училище летчиков и штурманов, которое успешно окончил в 1976 году. По распределению попал в Белоруссию, в двадцать восьмой истребительно-авиационный полк, аэродром Кричев, Могилевской области, где прослужил до 1983 года. В процессе обучения в училище изучил самолеты Л–29, МиГ–15 и МиГ–17. В Кричеве Владимир Михайлович освоил самолеты Су–9, Су–9У и СУ–7У. Самолеты обладали хорошими тактико-техническими данными, но были очень сложными в освоении, поэтому считались самыми аварийными. Сапроненкову В.М. повезло, так же как и его четырнадцати однокурсникам, которые пришли служить вместе с ним на Белорусскую землю, не произошло ни одной катастрофы. За всю эксплуатацию данных типов самолетов в его полку катапультировался только один человек – на полигоне в Красноводске.

В 1981 году Владимир Михайлович переучился на МиГ–25 ПД. Этот тип самолета после угона его летчиком-предателем Беленко В.И в Японию был уже достаточно доработан, его усовершенствовали, включая систему опознавания и вооружения. В 1983 году В.М. Сапроненков поступил в Тверскую академию противовоздушной обороны им. маршала Жукова, которую в 1986 году успешно окончил. По завершении академии попал для дальнейшего прохождения службы на Дальний Восток, по стечению обстоятельств именно на тот аэродром, с которого угнали МиГ–25ПД. Там он прослужил до назначения командиром полка в Ханты-Мансийский автономный округ, в Комсомольский-2 (ныне Югорск-2).

Лимит на награды

На Дальнем Востоке прошел должности командира эскадрильи и заместителя командира полка по летной подготовке. Дальний Восток был примечателен тем, что боевая работа в те времена шла круглосуточно, невзирая ни на праздники, ни на погоду. Американцы очень любили круглосуточно летать в наши советские праздники 7 ноября, 1 и 9 мая. Редкие дни отдыха нам выдавались только тогда, когда в США праздновали свои праздники – Рождество Христово, День независимости и другие.

Несмотря на свою достаточно высокую должность, Владимир Михайлович за три с половиной года осуществил 57 сопровождений иностранных самолетов разведчиков, «Орион», РСИ-135 и SR-71.

Трасса самолетов-разведчиков SR-71 проходила обычно на высотах от 24000 км и более. Их сопровождали на 20000 км (стратосфера), выше поднимать МиГ-31 не было смысла¹⁴.

По перехвату SR-71 у Сапроненкова В.М. было 15 подъемов. В 1990 году он был награжден за службу на Дальнем Востоке орденом «За службу Отечеству» III степени. В 1994 году ему присвоено Почётное звание «Заслуженный военный лётчик Российской Федерации». Этой наградой он дорожит больше всего¹⁵.

Сапроненков В.М. горько улыбается: «Наша Родина сэкономила на наших наградах, устанавливая лимиты и разнарядки на их получение – один раз в три года. А летали каждый день и подвиги совершали тоже каждый день. Люди в нашем полку служили замечательные. Вот у моего заместителя по летной подготовке Владимира Мельникова за 10 месяцев четыре раза двигатель отказывал, а он каждый раз свою боевую машину «целехонькой» сажал на нашу, ставшую

14 **Стратосфера** (от лат. stratum — слой и греч. sphaira — шар) – слой атмосферы между тропосферой и мезосферой (от 8—16 км до 45—55 км), температура в С. в общем растёт с высотой от -40 °С (-80 °С), с малой турбулентностью, ничтожным содержанием водного пара, повышенным по сравнению с ниже- и вышележащими слоями содержанием озона. В случае разгерметизации кабины самолета для жизни летчика наступала серьезная угроза для его жизни. Для спасения летчику необходимо было срочно выполнять маневр на снижение высоты до 10 000 метров.

15 Почётное звание «Заслуженный военный лётчик Российской Федерации» присваивается Президентом Российской Федерации лётному составу воинских частей, соединений, объединений, военных учреждений, военно-учебных заведений, других военных организаций и органов управления, имеющему квалификацию военного лётчика I класса или военного лётчика-инструктора I класса за особые заслуги в освоении авиационной техники, высокие показатели в воспитании и обучении лётных кадров и многолетнюю безаварийную лётную работу в военной авиации.

родной взлетную полосу. В сложнейшие метеоусловия попал другой летчик – Николай Требухов: в жуткий ливень, когда топливо уже на исходе и до другого аэродрома не дотянуть – он вывернулся, сохранил машину. А награду оба не получили, хотя представления на обоих в Москву отправляли».

Я знал, что отвечаю за жизнь людей

В конце декабря 1989 года Владимир Михайлович прибыл для дальнейшего прохождения службы в авиационный гарнизон Комсомольский-2 на должность командира полка. Осмотрев аэродром, военный городок, дома офицерского состава, столовые, казармы и другие объекты, он увидел, что гарнизон находится в тяжелом положении. ЖКХ в военном городке было в плачевном состоянии, в течение отопительного сезона занимались латанием бесконечных дыр в системе отопления, горячей воды практически не было, максимально она поднималась до уровня вторых этажей. В квартирах было очень холодно. Сапроненков В.М. принял решение: так дальше жить нельзя, необходимо принимать кардинальные меры. Он составил план и начал действовать.

Руководство района в лице первого секретаря райкома КПСС Зеленцова Геннадия Николаевича, руководство поселкового Совета п. Комсомольского, возглавляемое Лопатиной Валентиной Яковлевной, и генеральный директор объединения «Тюментрансгаз» Поляков Григорий Николаевич отнеслись с полным пониманием к проблемам жителей гарнизона.

Очень большую помощь оказал генеральный директор объединения «Тюментрансгаз» Григорий Николаевич Поляков. Практически во всех домах, казармах, столовых и на дежурной паре было переварено отопление.

На одном из совещаний в апреле 1993 года по инициативе Ершова Евгения Ивановича, он руководил «Комсомольскэнергогазом», было принято решение об организации совместно с руководством Советского района в военном городке подчиненного ему участка от энергогаза. Первым руководителем участка «Комсомольскэнергогаз» был назначен Аристов Анатолий Миронович – энергичный, ответственный, профессионал высокого класса.

«Заместитель генерального директора объединения «Тюментрансгаз» Холманский Сергей Павлович начал свой рабочий день

в гарнизоне, лично контролируя установку и монтаж новой котельной. В кратчайшие сроки она была развернута, смонтирована, налажена и запущена в работу». Владимир Михайлович неожиданно умолк. Я не стал его отвлекать от раздумий, наверное, он мысленно вернулся в те далекие девяностые годы, когда молодой полковник взвалил на свои плечи ответственность за жизнедеятельность целого авиационного гарнизона.

В начале беседы я спросил своего бывшего командира, хотя многие знают, что «бывших» никогда не бывает, для меня лично он до сих пор командир: «Владимир Михайлович, трудно отвечать за жизни летчиков?» У него загорелись глаза, резко изменилась осанка, ни секунды не медля, он ответил: «Давая согласие на должность командира полка, я заранее знал, что на мне лежит ответственность за подготовку, обучение и сохранение жизней своих летчиков, отвечать за устроенность жителей моего гарнизона, за тепло в домах, за школу и клуб офицеров, за несение гарнизонной и караульной службы и т.д.».

Затянувшуюся тишину прервал голос Владимира Михайловича, он наконец-то вернулся из мысленного полета в 1990-е годы и тихим уверенным голосом произнес: «Гарнизон выстоял и выжил в те тяжелые 90-е годы только благодаря поддержке и помощи наших шефов (объединения «Тюментрансгаз», руководству Советского района и п. Комсомольского). Я всегда говорил и еще долго буду повторять — низкий вам поклон лично от меня за понимание, помощь и поддержку в трудную минуту, за то, что нас не бросили на вымирание!»

Владимир Михайлович — человек, обладающий природной скромностью и великолепным чувством юмора. Многие офицеры готовы были понести любое наказание за проступки, но самым нежелательным было получить колкую шутку в свой адрес на подведении итогов или в строю на общем построении. Поэтому, наверное, в личных карточках учета поощрений и взысканий у офицеров полка было большинство поощрений.

Прослужили мы вместе с В.М. Сапроненковым шесть лет (1990-1996 гг.). Так уж распорядилась судьба: командовать полком Владимиру Михайловичу пришлось в самые трудные 90-е годы, когда не платили по полгода зарплату, когда по крохам собирали керосин для того, чтобы дать возможность летчикам налетать необходимый

минимум для допуска на боевое дежурство, когда не хватало солдат срочной службы в эскадрильях.

Слово командира

В апреле 1992 года Владимир Михайлович вызвал меня к себе в кабинет, разрешил присесть и, немного помолчав, неожиданно для меня предложил дополнительно к моей должности начальника службы полка приступить к исполнению обязанностей коменданта гарнизона. В те трудные годы не принято было долго думать, офицерское звание не позволяло обсуждать приказы и предложения руководства. Я – выпускник высшего командного училища радиоэлектроники прекрасно понимал, что самое сложное и ответственное в армии – это боевая подготовка и служба войск от их правильной и грамотной организации зависели жизни многих военнослужащих.

Я уточнил, какие первоочередные задачи стоят передо мной. Полковник Сапроненков В.М. сказал, что к нам с проверкой службы войск через три недели приезжает комиссия из дивизии. В ужасном состоянии находится гарнизонная гауптвахта, ее необходимо в кратчайший срок привести в соответствие с Уставом гарнизонной и караульной службы.

Я прибыл на гауптвахту, осмотрелся, составил огромный список необходимых стройматериалов. Самое трудное было найти людей: в 1992 году в нашем полку вместо 240 человек солдат срочной службы с трудом набиралось 50-60 человек – люди были на вес золота.

Специалистов строителей среди небольшого количества солдат практически не было. В армии, да и на гражданке нередко получается так, что мастеровые люди – в основном нарушители воинской дисциплины, но руки у них приделаны, как говорится, в нужные места. Возможно, в нарушители их записывали за твердое личное мнение и самостоятельное суждение, попытку оспорить неправомочные приказы, но это мое личное мнение.

Отобранные мною пятеро человек были не подарок, крайний срок увольнения со службы у них был до конца июня 1992 года. К моему удивлению, командир, прекрасно знающий каждого солдата в лицо, приступил сразу к делу. Вызвал командиров эскадрилий и отдал все необходимые указания, а начальнику автомобильной службы приказал выделить самосвал для обеспечения выполнения строительных работ.

Дав всем участникам совещания команду разойтись по рабочим местам, командир попросил меня остаться. Просто, по-отечески сказал: «Олег, я на тебя очень надеюсь, комиссия приезжает 12 мая, сделай все возможное и невозможное, но гауптвахта должна до приезда руководства функционировать». Я попросил Владимира Михайловича обеспечить веским командирским словом одно стимулирующее условие для моих работников – всех «дембелей» уволить в нулевую партию. Полковник Сапроненков В.М. утвердительно кивнул головой и сказал: «Уложатся в срок – костями лягу, но уволю их первыми!»

Солдаты работали круглосуточно, по сменам, и 6 мая гауптвахта как по взмаху волшебной палочки, из руин и пепла превратилась в новое здание, соответствующее всем условиям Устава гарнизонной и караульной службы. Такой радости на лице командира я не видел давно, глаза блестели, улыбка не сходила с его лица. Обходя помещение, он повторял: «Молодцы, мужики!»

Как командиру удалось уволить 10 мая пятерых военнослужащих, никто в гарнизоне не знает, но слава о том, что командир и комендант держат всегда свое слово, разлетелась по всем частям обеспечения.

В течение двух лет, пока я выполнял обязанности коменданта, гарнизон Комсомольский-2 был лучшей частью в Свердловской армии ПВО по организации гарнизонной и караульной службы. Несомненно, главная заслуга в этом нашего командира, которого мы все с любовью между собой называли Сапрон.

Командиру полка доверяли все, он мог любого быстро убедить, был для нас всех образцом в боевой подготовке. Звание «летчик снайпер» говорит само за себя. У командира полка был налет около 2000 часов (в те трудные девяностые годы это был один из лучших показателей в Свердловской армии ПВО), он в совершенстве знал свою боевую машину, был одним из лучших летчиков объединения. Наша парашютно-десантная группа совершала прыжки с парашютом сразу же после посадки самолета разведчика погоды, перед началом полетов. Я не помню случая, когда на разведку погоды вылетал кто-то другой, в основном летал полковник Сапроненков В.М.

Много раз Владимир Михайлович был руководителем полетов. Часто ему приходилось сталкиваться со сложными ситуациями, ког-

да надо было брать на себя ответственность за жизни людей и технику.

Из воспоминаний майора запаса Клушина Геннадия Владимировича: «Я был руководителем ближней зоны на СКП. Возникла опасная для жизни летчиков, нестандартная боевая ситуация, когда с обеспечения наведения зенитно-ракетных войск нашей Свердловской армии ПВО возвращались восемь экипажей на аэродром Комсомольский-2.

Видимость над аэродромом была практически нулевая, посадку экипажам надо было проводить по приборам, но времени на это было очень мало, и топливо было на исходе. Вышестоящий командный пункт дал разрешение на вывод экипажей в зону катапультирования. Владимир Михайлович взял всю ответственность на себя и приступил к посадке боевых экипажей на родной аэродром. Его голос звучал спокойно и уверенно, словно шли обычные рядовые полеты, на стартовом командном пункте стояла мертвая тишина, в эфире звучали голоса только Сапроненкова В.М. и командиров летных экипажей.

Руководитель полетов командир полка Сапроненков В.М. успешно осуществил посадку всех экипажей на взлетно-посадочную полосу. Это один из сотни случаев его командирской практики. Профессионализм командира полка, спокойствие, уверенность в правильном принятии решения спасли десятки жизней летчиков.

Полковник запаса Сапроненков В.М. до сих пор подолгу смотрит в голубое небо и сопровождает взглядом пролетающие по трассе самолеты. Глядя на него, я начинаю понимать: душа и сердце нашего командира навсегда принадлежат небу, и, если настанут трудные для Родины времена – он, не задумываясь, возглавит авиаполк и надежно встанет на защиту страны против любого агрессора.

В 1996 году полковник Сапроненков В.М. перевелся в г. Москву в Главный штаб Войск ПВО страны. В 1998 году он перевелся в службу безопасности полетов авиации Вооруженных сил Российской Федерации, а в 2001 году в звании полковника уволился в запас.

§ 2. Жизнь – только миг

С детства Петр мечтал стать летчиком.
Небо манило его своей красотой и бескрайностью.
Очень хотелось с высоты смотреть на нашу прекрасную землю.
Свою мечту он осуществил.

Супрунов Петр Николаевич – летчик-истребитель, командир авиационной эскадрильи, родился в г. Пятигорске Ставропольского края. После окончания школы в 1979 году поступил в Ставропольское высшее военное авиационное училище летчиков-штурманов.

Службу начинал в Нижнетагильском авиационном полку, на вооружении которого стояли самолеты МиГ-23. В этой части Петр прослужил семь лет. В 1993 году окончил военно-командную академию ПВО, и был назначен командиром эскадрильи в истребительный авиационный полк в п. Домбаровка Оренбургской области.

В 1993–1994 гг. были трудные времена, шло массовое расформирование авиационных полков ПВО, в их число попал и Домбаровский. В 1994 году судьба забросила подполковника Супрунова в один из самых боеготовых гарнизонов дислоцированных на территории Российской Федерации – в 763-й истребительный авиационный полк Комсомольский-2. Сначала был заместителем командира второй эскадрильи, затем командиром.

В воздухе время сжато в 20 раз...

Работа военного летчика полна чрезвычайных ситуаций, опасных для жизни. Петр Николаевич мысленно возвращается в те далекие годы, когда после выпуска из училища его, молодого лейтенанта, направили для выполнения боевых стрельб на полигон в Казахстан.

При пуске ракет произошла остановка двигателя самолета МиГ-23, рассказывает Петр, пороховые газы из ракеты, выпущенной летчиком по учебной цели, попали в двигатель боевой машины, он остановился. Двигатель на данном типе самолета один. Высота полета позволяла летчику сделать попытку для запуска заглохшего двигателя. Опасность состояла в том, что за Петром Николаевичем шел следующий самолет с большой авиационной ракетой (234 кг). Надо было срочно уйти с боевого курса, чтобы не попасть в зону поражения...

Летчик-испытатель Герой Российской Федерации Толбоев М.О. говорил о том, что у летчика в воздухе время сжато в 20 раз... В тот момент Петр испытал это на себе. Ему удалось мгновенно оценить ситуацию, принять решение и выполнить необходимые действия. Он быстро развернулся на 90 градусов с резким снижением высоты. И только потом приступил к запуску остановившегося двигателя. Получилось. Молодой лейтенант сохранил свою жизнь, спас боевую машину и не допустил срыва выполнения боевой задачи авиационного полка. За самоотверженный поступок, проявленный в боевой обстановке, командир Пермского корпуса ПВО объявил лейтенанту Супрунову П.Н. благодарность.

Во время службы в Нижнем Тагиле у Петра во время посадки возникла чрезвычайная ситуация – произошло разрушение узла основной передней стойки. В результате после касания с взлетно-посадочной полосой боевая машина вышла из-под контроля и двигалась по полосе под углом 30 градусов. Руль заклинило. Самолет остановился в метре от траншеи, которую выкопали связисты для прокладки кабеля вдоль взлетно-посадочной полосы. К ним подошел летчик-испытатель и сказал: «Ребятюшки, вы в рубашках родились. Ровно метр не доехали до глубокой канавы, если бы стойка туда ушла, то ваш самолет перевернулся бы и загорелся».

Петр рассказывает: «В Оренбургской области, когда перегоняли самолеты, был случай, когда боевая машина попала в стаю птиц. Птицы попали в остекление кабины и залетели в двигатель самолета. Обороты двигателя на несколько секунд упали. Повезло, не произошло самого страшного – отрыва лопаток и полного разрушения двигателя. Птица хотя и маленькая, но если залетит в двигатель, то превращается в камень, поскольку самолет имеет большую скорость».

Катастрофа

Самое тяжелое для летчиков – терять своих боевых друзей. 12 июля 1996 года шли плановые полеты, Комсомольский-2 готовился к боевым стрельбам на полигоне. Подполковник Супрунов П.Н., летчик-инструктор, осуществлял учебный полет с майором Емельяновым Иваном Викторовичем, который находился в первой кабине.

День был теплый и солнечный, погода летная, ничего не предвещало предстоящей беды. Но она произошла. В этот день в авиационной катастрофе погиб боевой летчик Иван Емельянов. Многие, анализируя катастрофу, приходили к выводу, что трагедии могло не быть, если бы полеты проходили в плановом режиме два-три раза в неделю. Отсутствие летных навыков привело к тому, что летчик после большого перерыва плохо сориентировался в возникшей чрезвычайной ситуации, растерялся и погиб. Для того, чтобы Ивану спастись, не хватило всего лишь одной секунды.

Петр Николаевич отмечает: «Летному составу с училищной скамьи прививали жизненно необходимые навыки передачи управления самолетом в обе стороны. Если летчик задней кабины берет управление на себя, он говорит: «Управление самолетом взял!» Тот, который отдает, говорит: «Управление самолетом отдал!» После такой процедуры летчик, передавший управление, убирает руку с ручки управления самолетом. У майора Емельянова И.В. я управление на себя не брал, а просто вмешался в силу чрезвычайных обстоятельств в управление боевой машиной, потому что увидел, что он растерялся и не может справиться с самолетом».

Отсутствие взаимопонимания между летчиками может стоить жизни. Генерал-майор авиации Федотов А.В., заслуженный летчик-испытатель, 4 августа 1984 г. выполнял испытательный полет на самолете МиГ-31 с капитаном Зайцевым В.С. В процессе выполнения полета произошел отказ одного из двигателей. Заход на посадку производили на одном работающем двигателе. Из-за большого остатка топлива и сильного встречного ветра ощущалась нехватка тяги одного двигателя, включили «Полный форсаж». В процессе разгона скорости Федотов подал по самолетному переговорному устройству команду: «Закрылки не убирай». Но из-за высокой напряженности полета и мгновенной реакции (которая присуща всему летному составу, особенно в критических ситуациях) Зайцев уже при слове «закрылки» нажал кнопку уборки закрылков. Произошла посадка самолета.

Летчики катапультировались, но высоты не хватило, оба погибли. При разборе катастрофы внимание летного состава обращалось на то, что надо было переставить слова местами: «Не убирай закрылки». Возможно, тогда трагедии удалось бы избежать.

День Святого Петра и Павла

12 июля – День Святого Петра и Павла. Есть такой праздник по церковному календарю. Петр вспоминает: «От выстрела пороховых ускорителей катапультного кресла целую неделю шумело в ушах, а голова с большим трудом поворачивалась. Времени на то, чтобы принять позу для катапультирования, у меня не было. Сидел в полусогнутом состоянии, голова практически упала на колени. Меня так сильно согнуло, что я подумал: от позвоночника ничего не останется. Но шейные позвонки выдержали. Серьезных повреждений я не получил. Спас мне жизнь Святой Петр, не дал погибнуть своему тезке».

Справка:

*Переносясь к катастрофе 12.07.1996 г., у руководителя полетов (в том числе из личного опыта руководства полетами) имеется достаточно времени для того, чтобы оценить ситуацию и грамотно подать команду летчику (экипажу). В эфир была подана команда: «522 оборота максимал, уходите на второй круг». Руководителю полетов (РП), зная номер упражнения так, как плановая таблица полетов находится перед глазами, задание на полет и что посадка производится на одном двигателе (второй стоит на малом газу), правильно было бы подать команду об уходе на второй круг не на высоте один метр над полосой (когда у летчиков глаза «привязаны» к земле), а после касания самолета о полосу, если нет уверенности в безопасном исходе полета (недостаточности остатка взлетно-посадочной полосы для торможения). И в связи с вышесказанным (в связи с заходом на посадку на одном двигателе) более правильной была бы команда «522 **оба (два) двигателя** на максимал, уходите на второй круг». При подаче такой команды обучаемый летчик вывел бы второй двигатель на максимальный режим работы, а инструктор в свою очередь не позволил бы «уронить» самолет на ВПП. В связи с тем, что команда была подана на высоте один метр и обороты правого двигателя находились на отметке порядка 93%, а левого – 44%, на максимал был выведен двигатель, на котором находилась рука обоих летчиков, что незначительно увеличило длину перелета, а после касания о полосу сразу возникло движение самолета влево, которое, как выяснилось, исправлял только летчик-инструктор (обучаемый летчик, потеряв уверенность в своих силах, бросил управление).*

Ряд обстоятельств, сложившихся в данном случае при взлете, после отрыва самолета от ВПП привел к отклонению от оси и столкновению со стойкой автоматической тормозной установки (АТУ), которая во время полетов не должна была находиться в поднятом состоянии (исходя из требований руководящих документов) и не видна из кабины инструктора (т.к. управление производится по перископу и в боковые окна). При столкновении со стойкой АТУ произошел вырыв куска из средней части трехсекционного закрылка правого полукрыла и четверти правого стабилизатора, что привело к возникновению момента накренения самолета на левое полукрыло.

Ввиду малой скорости полета и неэффективности рулей управления, скомпенсировать момент накренения самолета не предоставлялось возможным. Поступила команда РП на катапультирование. Катапультирование произошло с высоты шесть метров. При штатном срабатывании системы катапультирования первым происходит катапультирование второго кресла, затем первого. Катапультирование летчика-инструктора произошло с креном 46° , а в связи с тем, что обучаемый летчик убрал ноги с педалей, произошло увеличение момента накренения самолета, т.к. усилие на педалях было порядка 90 килограммов. Катапультирование обучаемого летчика произошло с креном 108° , что привело к протаскиванию по земле и его гибели. Данной ситуации могло не быть, т.к. с учетом выведенных оборотов правого двигателя на максимальный режим работы касание произошло в 800 м от начала ВПП, остаток полосы составлял 1700 м, тогда как тормозной путь с использованием тормозного парашюта на самолете МиГ-31 составляет 900 м, а без использования тормозного парашюта – 1400 м, что позволяло произвести безопасное торможение и освобождение полосы в четвертую рулежную дорожку.

Уволился с военной службы подполковник Супрунов Петр Николаевич в августе 1998 года. Устроился на работу в Бобровское ЛПУ МГ. 10 лет проработал вахтовым методом. Теперь работает инженером по ГОиЧС и охране объекта в Комсомольском ЛПУ МГ.

Три года подряд санитарная дружина комсомольчан под руководством подполковника запаса Супрунова П.Н. ежегодно уверенно занимает первое место среди 28 филиалов ООО «Газпром трансгаз Югорск».

Я на протяжении шести лет вхожу в жюри конкурса санитарных дружин и вижу, как эта дружная команда с каждым годом повышает свой профессиональный уровень. Пальму первенства завоевать легко, но удерживать на протяжении шести лет непросто. Петр приложил много усилий к тому, чтобы «эскадрилья» была лучшей в нашей компании.

На награждении команд-победительниц в строю стояло шесть филиалов компании. Дружину Петра Николаевича отличала форма одежды, полная тишина в строю, не было никаких шевелений и разговоров. У меня создавалось впечатление, что передо мной стоит настоящее воинское подразделение, готовое в любую минуту приступить к боевым действиям в любых чрезвычайных ситуациях.

§ 3. Командир боевой эскадрильи

Александр Викторович Асосков – летчик-истребитель, командир авиационной эскадрильи 763-го авиаполка в Комсомольском-2. С самого детства небо манило его красотой и обещанием чего-то нового и неизведанного. Того и другого в его богатой летной практике было немало.

Александр родился в Воронежской области. В юности свои первые полеты будущий военный летчик совершает в аэроклубе ДОСААФ Майкопа. Позже к полетам добавились прыжки с парашютом. «Это как допинг, – отмечает Александр Асосков, – один раз попробовал – и прикипел к родному небу на всю жизнь».

На мой вопрос: «Александр Викторович, какой у Вас налет на боевых истребителях?» – подполковник запаса отвечает практически не задумываясь: «3800 часов». Чувствуется его желание снова взлететь на лучшем в мире истребителе МиГ–31.

Хотя были в его практике случаи, когда только благодаря хладнокровию и профессионализму можно было остаться в живых. Однажды, в далекие курсантские годы, во время его первого самостоятельного полета отказали все пилотажные приборы. Он потерял ориентацию в пространстве. Но не поддался панике, опустился ниже облаков и визуально вышел на свой аэродром, расположенный в 60 км от того места, где вышла из строя электронная аппаратура самолета.

Ровно через год (Александр был тогда на третьем курсе) на боевом самолете МиГ-21 произошел обрыв топливного трубопровода. Топливо хлестало из трубопровода и могло закончиться в любую минуту. Процесс управления боевой машиной практически вышел из-под контроля, самолет мог рухнуть, не долетев до аэродрома.

Руководитель полетов дал команду: «Курсант Асосков, приготовиться к катапультированию». Но Александр принял решение спасти самолет. Курсант дотянул до родного аэродрома и практически на пустых баках осуществил посадку самолета на взлетно-посадочную полосу.

«Жалко было бросать самолет, – объясняет Александр свой рискованный поступок. – Потом он верой и правдой служил мне, словно в благодарность за то, что в трудную минуту я его не бросил».

Был и такой случай (тогда Асосков был уже летчиком-инструктором), когда его курсант своими неграмотными действиями ввел самолет в перевернутый штопор. Выход из такой ситуации Александр знал только теоретически, на практике из нее никто благополучно не выходил. Спокойным голосом он внушил курсанту, сидящему в первой кабине, что ситуация это обычная. Тот поверил учителю и четко выполнил все его указания. Благодаря этому оба остались живы и успешно посадили самолет на аэродром.

Он вспоминает еще один случай, произошедший во время очередного учебного полета: «Лечу со своим курсантом по обычной схеме. Возвращаемся из зоны полетов и выходим на обратный маршрут следования в сторону аэродрома. На встречном курсе появляется самолет. Я сижу в задней кабине и, естественно, его не вижу. Мой курсант, не осознав опасности, уверенным голосом докладывает: «Товарищ старший лейтенант, навстречу нам летит самолет!» Вдур метрах, наверное, в десяти мы проходим друг от друга на одной высоте. По телу пробежали мурашки. Я спрашиваю: «Юра, ты его хорошо видел?» – «Да». – «Почему же не отвернул?» – «Да вроде бы он мимо проходил». – «А если бы он начал маневры выполнять, представляешь, что бы с нами сейчас было?»

...Опасных случаев в учебно-боевой практике у Александра было много.

После окончания Армавирского высшего военного авиационного Краснознаменного училища летчиков Войск ПВО, в 1980 году, Александр Асосков в числе лучших выпускников остался работать в училище инструктором. Затем служил в Азербайджане, где занимался летной подготовкой молодых курсантов на учебно-боевых самолетах Л-29 и Л-39.

В 1989 г., находясь в должности заместителя командира эскадрильи, А.В. Асосков поступает в военно-командную академию Твери. И после ее окончания, в 1992 году, назначается командиром первой боевой эскадрильи в 763-й истребительный авиационный полк Комсомольском-2 (Югорск-2).

В полку было три эскадрильи, в которых летчики проходили учебно-боевую практику и службу. Третья эскадрилья – учебная, вторая – учебно-боевая и первая – это полностью подготовленные летчики, способные в любых метеоусловиях нести боевое дежурство по охране воздушных рубежей нашей Родины.

В Югорске-2 подполковник Асосков А.В. прослужил до расформирования части в апреле 1998 г.

«Все летчики, имеющие большой налет, в принципе готовы к любым нестандартным ситуациям, часто возникающим в воздухе. – говорит подполковник Александр Асосков, командир первой боевой эскадрильи 763-го истребительного авиаполка в 1992–1998 гг. – Используя свой теоретический и практический опыт, они способны успешно выйти из любого положения».

В январе 1994 года проходили летно-тактические учения в Челябинской дивизии Войск ПВО страны. С аэродрома Комсомольский-2 вылетело восемь экипажей МиГ-31. На одном из самолетов в основной кабине находился командир первой авиационной эскадрильи подполковник Асосков А.В.

При взлете с аэродрома погода стояла, как любят говорить летчики, миллион на миллион, то есть видимость была прекрасной. Когда возвращались обратно, весь аэродром затянуло дымкой, видимость была нулевая. «Мы возвращались на свой аэродром с минимальными остатками топлива, – рассказывает Александр, – его должно было хватить только для того, чтобы выполнить маневр для захода на посадку. Подходим к ближнему приводу, это высота метров 50, и ничего не видим. Нужно принимать решение: или садиться вслепую, или катапультироваться». Из штаба была дана команда: уходить в зону катапультирования и покинуть самолеты. В такой ситуации оказались восемь боевых экипажей. Не растерялись, не было никакой паники, спокойно рассредоточились, зашли на повторные заходы и один за другим сели.

«Уровень летной подготовки зависит не только от профессионализма летного состава, но в первую очередь от руководителя – командира полка, – говорит Александр. – Руководил полетами полковник Сапроненков В.М. Его спокойствие, которое чувствовалось и слышалось в голосе, вызывало у летчиков уверенность в правильности своих действий в условиях чрезвычайных ситуаций».

В апреле 1995 года подполковник Асосков А.В. и майор Гета Э.А. (вторая кабина) в зоне пилотирования выходили на перехват учебно-боевой цели. После успешного выполнения боевого задания экипаж возвращался на аэродром Комсомольский-2. Выработав до необходимого посадочного минимума топливо, Александр приступил к заходу на посадку. Но с первой попытки этого сделать не удалось – не

вышла левая основная стойка шасси. Предприняли пять заходов, но стойка упорно не становилась в замок. Уже на последнем заходе, когда топливо было на исходе и экипаж приготовился уходить в зону катапультирования, с большой задержкой стойка встала на замок. Были спасены жизни летчиков и боевая дорогостоящая машина.

...Вместе с Александром Асосковым мы прослужили шесть лет. Это отзывчивый и неравнодушный человек, высококлассный летчик и думающий командир. Он был примером во всем: в летной подготовке, в ношении форменной одежды, в вежливом и уважительном отношении к своим подчиненным. Александр всегда был в гуще событий. Вспоминаю ноябрь 1993 года. Командир полка В.М. Сапроненков приказал залить хоккейный корт. Из всего полка нашлось не больше десяти офицеров добровольцев. Александр Викторович был один из немногих. В минус 20 они, мокрые и продрогшие до костей, окончили заливку катка около семи часов утра, а в восемь все как штык стояли на утреннем разводе.

Александр умеет дать оценку своим летчикам. Очень тепло он отзывается об Андрее Быкове: «Все прекрасные качества в Андрее слились в одно целое – скромность, высочайший профессионализм, патриотизм и верность Родине. Андрей всегда был моей надеждой и опорой. Когда я давал ему задание или поручение, на 100% был уверен, что он выполнит все точно и в срок без лишних отговорок и препирательств».

Александр Викторович с июня 1998 года трудится в ООО «Газпром трансгаз Югорск», имеет много грамот и поощрений. Для него в работе нет мелочей, к делу он подходит серьезно и основательно. Такие люди плохо работать не умеют.

§ 4. В обнимку с небом

Андрей Юрьевич Быков родился 16 июля 1962 года в городе Комсомольске-на-Амуре. В его родной город приехал первый космонавт планеты Юрий Гагарин. Пятилетнему Андрею и еще нескольким ребятишкам из его детского садика очень повезло, им выпала честь вручать цветы Герою Советского Союза. Наверное, этот счастливый эпизод из детства навсегда связал Андрея с небом. Ведь в шестидесятые годы все мальчишки безумно мечтали стать космонавтами, летчиками, десантниками и защитниками нашей великой и могучей Родины.

В 1979 году Андрей поступает в Ставропольское высшее военное училище летчиков и штурманов. В 1983 году он его успешно окончил. Первым местом службы молодого летчика был Нижнетагильский авиационный гарнизон «Сокол» п. Покровка. Он быстро освоил боевой самолет МиГ-23. В 1986 году был переведен в авиационный гарнизон Комсомольский-2 (г. Югорск-2). В кратчайшие сроки освоил авиационный ракетный комплекс МиГ-31 (по своим тактико-техническим и летным качествам до сих пор являющимся лучшим самолетом в мире).

Удар молнии

22 мая 1990 года 10 самолетов МиГ-31 летели на разных высотах для обеспечения боевой работы Нижнетагильской зенитно-ракетной бригады. Капитан А. Быков со штурманом капитаном К. Перевозчиковым летели на высоте 1500 метров в основном в облаках, иногда попадая в редкие просветы. В районе города Березовского в 20 км от г. Екатеринбурга экипаж самолета неожиданно ослепила очень яркая вспышка света. На несколько секунд летчики потеряли зрение. Но, быстро оправившись, Андрей осмотрелся и обнаружил, что из строя вышла вся аппаратура навигации и отсутствует КВ (коротковолновая) связь.

В сложившейся аварийной ситуации без средств навигации, дальней связи и отсутствия активного ответа (самолет из-за этого не видели с земли) капитан Быков А.Ю., летчик-инструктор первого класса, принял единственное верное решение: идти на Нижнетагильский военный аэродром. Андрей дал короткую команду штурману: «Капитан Перевозчиков, рассчитайте курс и скорость в сторону

аэродрома «Сокол». В воздухе нет времени на длинные речи, дорога каждая секунда, цена ей – человеческая жизнь, а в авиации это самое дорогое.

Андрей интуитивно знал, что запасной аэродром должен быть близко, но сориентироваться без навигационного оборудования было сложно, внизу сплошной полосой шла тайга. Для того чтобы осмотреться, вышел за облака. Радиостанция УКВ диапазона работала, руководителем полетов на СКП (стартовый командный пункт) 763-го авиационного полка был командир – полковник Сапроненков В.М.

Не зря говорят очевидцы: «Дома и стены помогают». Андрей три года летал в г. Нижнем Тагиле, знал все точки разворотов и расположение аэродрома. Радостно забилося его сердце, когда вдали увидел розовые дымы Нижнетагильского металлургического комбината. «Слава Богу!» – громко произнес Андрей. По дымам он сориентировался на местности и вышел на запасной аэродром. При посадке его мучила только одна мысль, выйдут ли шасси, но бывший родной аэродром радушно встретил своего летчика. Машина в экстремальных условиях не подвела и благополучно совершила посадку.

После приземления Андрей осмотрел машину. Молния вошла в носовую часть и вышла через левый киль самолета, вырвав кусок обшивки размером метр на метр. Техники вскрыли носовую часть МиГ-31 и были шокированы, как вообще можно было лететь на этом самолете? Все провода выгорели, и на землю сыпался уголь. Самолет спасла своевременно сработавшая аварийная система пожаротушения и, наверное, хорошая дружба Андрея с небом.

В авиационном гарнизоне с плановой проверкой находился командир нашей Челябинской дивизии ПВО полковник Бижев А.М., увидев летчиков, совершивших аварийную посадку, в летной столовой подошел к столу, поздоровался и спросил: «А если бы пришлось катапультироваться, вы были готовы к такому повороту судьбы?» Андрей с Константином дружно ответили, что всегда готовы выйти из любых нестандартных аварийных ситуаций, потому что подготовлены летать в любых метеоусловиях и ночью и днем.

Из Комсомольского гарнизона прибыла команда техников во главе с инженером полка майором С.П. Андреевым. Целую неделю самолет ремонтировали и приводили в боевую готовность. После ремонта Андрей со своим штурманом при определенном риске не

долететь из-за того, что многие приборы не смогли восстановить на чужом аэродроме, успешно совершили перелет и посадку на родной аэродром.

Родина оценила своего героя. 15 ноября 1990 года капитан Быков А.Ю. был награжден орденом «За личное мужество».

Я просто хорошо выполнял свою работу

Когда говорят о человеке, совершившем мужественный поступок или подвиг, перед глазами возникает образ чудо-богатыря, исполина двухметрового роста с горой мышц и добрыми глазами.

Андрей к исполинам не относится. Он невысокого роста, худощавый, скромный, добрый и отзывчивый человек, несомненно, летчик-профессионал высочайшего класса. Мимо такого пройдешь и никогда не подумаешь, что это боевой летчик, много раз рисковавший своей жизнью ради того, чтобы выполнить боевой приказ по защите воздушных рубежей нашей Родины.

19 января 1995 года была прекрасная солнечная погода. Нужно было срочно облетать самолет МиГ-31, на котором был заменен двигатель. В этот день во всем мире праздновали Крещение Господне. Задумавшись, Андрей сказал: «Наверное, Господь не хотел, чтобы мы в этот Святой день летали, но приказы командования у нас не принято было обсуждать». Моим летчиком-штурманом был капитан Шкирта Василий Васильевич. Мы поднялись на высоту 20 000 метров, при снижении до 18 000 началась разгерметизация кабины, автоматически надуло высотный костюм. Гермошлем резко подняло вверх, Андрей пожалел о том, что слабо затянул его ляжки. С большим трудом сдвинул на место гермошлем и добился максимальной видимости приборов и немедленно доложил на стартовый командный пункт об аварийной ситуации в воздухе: «Разрушение козырька фонаря».

После доклада Андрей осмотрелся и увидел справа разрушение остекления фонаря. Зияла большая дыра, а кусок триплекса болтался на герметике, скорость самолета была две тысячи километров в час. Оторвавшийся кусок триплекса мог принести очень серьезные, не совместимые с жизнью для летчика повреждения. Андрей весь остаток полета пролетел, наклонившись в левую сторону. На 10000 метров давление в высотных костюмах сравнялось с атмосферным.

С такой переменной погодой, когда за 30 минут погода с видимостью миллион на миллион закрыла облаками полностью весь аэродром и видимость стала нулевой, Андрей Быков никогда не сталкивался.

Посадка с первой попытки по наведению с СКП не удалась, прошел в стороне от аэродрома. А топлива осталось мало. Второй заход на посадку Андрей произвел по приборам, техника и интуиция снова не подвела, и самолет благодаря мастерству пилота благополучно совершил посадку.

За проявленное мужество и высокий профессионализм майор Быков А.Ю. от имени Президента РФ приказом № 57 от 15 февраля 1995 года награжден медалью «За отличие в воинской службе» первой степени.

Полет на одном двигателе прошел нормально

О том, что майор Андрей Быков на своем МиГ-31 в воздухе – ас, знаю не понаслышке, мы с ним прослужили в 753-м ИАП с июля 1990 г. по ноябрь 1996 г. Как он летает, я видел своими глазами, и орден и медаль, которые украшают его грудь, – достойные награды героя за его высочайшее мастерство, смелость, находчивость и мужество.

Андрей вспомнил очередной курьезный случай из своей летной практики. С улыбкой произнес: «Здесь мне в очередной раз помог Всевышний». Майор Быков А.Ю. в паре со вторым экипажем выполняли очередное летное задание командования. Летели парой на обеспечение северных частей ЗРВ и РТВ ПВО. По плану два самолета по очереди осуществляли перехват и наведение друг на друга в районе г. Салехарда и п.г.т. Березово. Когда возвращались обратно на аэродром, у майора Быкова загорелась лампочка «отказ двигателя». Датчики показывали предельное превышение температуры левого двигателя. Времени на раздумья не было, Андрей отключил двигатель, снизился с 8000 до 4000 метров. На этой высоте отсутствовала дальняя связь с СКП, но удача любит только профессионалов. Связь с руководителем полетов Быков А.Ю. держал через второй самолет, летящий на высоте 8000 метров над ним. На одном двигателе до родного аэродрома Андрей пролетел более 800 км. На мой очередной вопрос, насколько сложно было лететь с одним двигателем, Андрей сказал: «Бывало и труднее, но мы летчики-инструкторы были очень опытными и подготовлены были летать, в

свое время, в любых погодных условиях и ночью и днем. Только в нашем полку, единственном в СССР, мы летали отрядами ночью».

Снова ВАХТА, но только мирная

Уволился майор Быков А.Ю. в 1996 году с должности заместителя командира первой авиационной эскадрильи. С 1996 по 2002 год Андрей работал в физкультурно-оздоровительном комплексе ООО «Тюментрансгаз». С 2002 года снова по военной привычке заступил на дежурство, но не по охране воздушных рубежей Родины, а на вахту в Бобровском ЛПУ МГ ООО «Газпром трансгаз Югорск», для обеспечения надежной и бесперебойной транспортировки газа. Плохо работать Андрей не умеет, быстро освоился со знакомой по авиаполку техникой. В июне 2010 года руководство Бобровского ЛПУ МГ доверило Быкову А.Ю. защищать честь филиала на конкурсе «Лучший по профессии ООО «Газпром трансгаз Югорск» машинист газотурбинных установок». На соревнования прибыли лучшие специалисты из 20 филиалов компании ООО «Газпром трансгаз Югорск». И здесь наш орденосец не подвел, в нелегкой борьбе он занял второе место.

Андрей увлеченно, с нескрываемым азартом рассказывал о службе и нестандартных ситуациях, с мельчайшими подробностями описывая действия летчика в экстремальных ситуациях, не задумываясь, называя приборы и манипуляции во многом мне, наземному офицеру, порой совершенно непонятные. Глаза Андрея блестели, он был не со мной в квартире, а снова боролся со смертельной опасностью, стараясь спасти очередной раз свой самолет, о своей жизни он не задумывался ни разу. На мой вопрос, страшно ли было, попав в очередную опасную для жизни ситуацию, боевой летчик скромно ответил: «На страх времени не было, в воздухе надо учитывать не секунды, а их доли, я просто хорошо выполнял свою работу, плохо защищать Родину — удел «слабаков».

Я продолжал с огромным интересом слушать Андрея, а в моей голове промелькнула мысль о том, что, если завтра начнется война, Андрей даже без предварительной подготовки сядет в кабину своего боевого самолета и надежным щитом станет на пути нашего врага. Пока есть такие смелые, скромные, мужественные и надежные люди, как Андрей Быков, никто и никогда не поставит Россию на колени.

§ 5. Летчик – это призвание

Дмитрий Петрович Чернов родился в городе Тихорецке Краснодарского края в семье кадрового военного – танкиста. Пожалуй, это обстоятельство так или иначе повлияло на выбор профессии.

Почему Дмитрий решил стать летчиком? Так уж получилось, что и в Тихорецке, и в Таганроге, где ему довелось жить, неподалеку от дома находился аэродром. «Полк стоял неподалеку, самолеты летали прямо над нашим огородом», – вспоминает Дмитрий Петрович. Обыкновенное мальчишеское любопытство со временем переросло в интерес...

Для людей штатских жизнь военных, тем более летчиков, всегда была окружена ореолом таинственности, романтики. Какой мальчишка в 60–70-е годы не мечтал о карьере офицера, о романтической профессии военного летчика?

В 1970 году Дмитрий Чернов становится курсантом Ставропольского высшего военного авиационного училища летчиков и штурманов противовоздушной обороны. В 1974 году после окончания летного военного училища молодой офицер приступил к службе в г. Спасске-Дальнем Приморского края, еще через три года оказался на другом «краю света» – на Чукотке, в поселке Угольные Копи близ Анадыря, а в 1980 году был переведен на новое место службы – в авиационный гарнизон Комсомольский-2.

За годы службы Дмитрий Петрович освоил несколько типов боевых самолетов. Уже будучи в Комсомольском-2, Д.П. Чернов в составе 1-й группы отбыл в долгосрочную годовую командировку в Горьковскую область – переучиваться на новый самолет МиГ-31.

... Наш полк был одним из лучших боевых полков в России, мы в числе первых начали осваивать новые боевые самолеты МиГ-31 – отметил Дмитрие Петрович. Кстати, именно за освоение этого самолета летчик Чернов, как и многие другие офицеры, был награжден орденом «За службу Родине» III степени. Военная карьера Д.П. Чернова складывалась вполне удачно: летчик, старший летчик, командир звена, командир отряда, замполит эскадрильи, начальник разведки полка, заместитель командира эскадрильи, командир эскадрильи – эти «ступеньки» прошёл он за 22 года службы. Помимо ордена был награжден пятью медалями, знаком «Отличник противовоздушной обороны».

Вместе с Дмитрием Петровичем все эти годы «несла службу» и его супруга, приехав в 74-м вслед за мужем на Дальний Восток, следовала

за ним от одного места назначения к другому, как должное принимая все тяготы гарнизонного быта. Вырастила не только двух своих дочерей, но и многих-многих чужих малышей – всюду работала воспитателем детского сада.

На мою просьбу рассказать о каком-либо особо запомнившемся случае, нештатной ситуации, без которых, наверное, не обходится рискованная профессия военного летчика, Дмитрий Петрович об одном случае из своей летной практики все же рассказал.

«Произошло это где-то в 1986 году в городе Надыме, в аэропорту которого шесть экипажей из авиационного гарнизона Комсомольский-2 должны были совершить посадку. Метеоусловия в районе посадки были вполне нормальные, видимость хорошая. Все изменилось за какие-то минуты. Четыре экипажа были уже на подлете к Надыму, когда поступила информация об ухудшении метеоусловий в районе посадки. И если два самолета, не слишком удалившиеся от Комсомольского, смогли вернуться на родной аэродром, то для остальных четырех оставалась единственная возможность – сесть в аэропорту Надыма. Посадка в каком-либо другом месте была исключена. Однако по всем летным правилам сесть было невозможно, оставался единственный выход – катапультироваться.

У каждого летчика есть взлетно-посадочный минимум – пояснил Дмитрий Петрович. – В то время у нас он был таковым, нижний край, то есть расстояние от земли до ближайшей точки облаков, – 300 метров, горизонтальная видимость – 3 километра. Бросить боевые машины экипажи не захотели. Садиться же предстояло в аварийной ситуации, при нижнем крае 30 метров.

Казалось, все в тот момент было против летчиков. Случайно крановщик перебил высоковольтную линию, и экипажи самолетов остались без радиолокационного управления и связи. Сохранилась лишь радиосвязь с руководителем полетов.

Ситуация была чрезвычайно опасная – продолжил свой рассказ Дмитрий Петрович. – Представьте себе картину: над городом на небольшой высоте, на тридцати метрах, с ревом на скорости 400-450 километров в час носятся четыре мощные машины, вес каждой из которых на посадке около 30 тонн. Надымчане испытали, конечно же, немало неприятных ощущений. Из ближайших к аэродрому многоэтажных домов начали эвакуировать население».

Со второй попытки подполковник Д.П.Чернов посадил самолет, но в крошечной тьме немного промазал и скатился с основной полосы. Двигатели хватанули песка, и оба вышли из строя. Остальные экипажи, беря пример со своего командира, успешно совершили посадку вслепую, сохранив свои жизни и боевые машины.

Для Д.П.Чернова и многих его однополчан Комсомольский стал последним местом армейской службы. Когда-то, по его словам, эта точка считалась одной из самых не престижных в системе ПВО, и в среде летчиков и техников за ней прочно закрепились названия «Дыра – Комсомольск-на-болоте». Но со временем ситуация изменилась, у технического состава, как и у летного, появились льготы, что в немалой степени способствовало закреплению кадров и формированию крепкого коллектива.

В запас Дмитрий Петрович уволился в 1996-м в звании подполковника, с должности командира второй эскадрильи, имея за плечами 26 лет календарного и 48 общего стажа. Как и однополчане, нашел применение своим силам в гражданской жизни. Но, наверное, настоящий летчик не может не тосковать по небу, по самолетам, по атмосфере боевого братства. Время от времени ветераны полка встречаются в офицерском клубе на праздниках, на спортивных соревнованиях. Им есть что вспомнить и есть о чем поговорить.

«Спасибо администрации города Югорска-2, руководству ООО «Тюментрансгаз», что не бросили гарнизон на произвол судьбы, что его не постигла участь многих других военных гарнизонов, – сказал в заключение беседы Дмитрий Петрович, – жаль только, что не смогли «отвоевать» наш аэродром. Но и то, что хоть изредка слышим здесь шум двигателей взлетающих самолетов, радует – значит, есть надежда, что аэродрому найдут достойное применение».

Для Д.П. Чернова слова «Служба Родине», «Защита Отечества», «Воинский долг» – по-прежнему наполнены величайшим смыслом. Он уверен, что не перевелись в стране молодые люди, готовые в случае опасности встать на защиту Родины.

В 2012 году офицер запаса Чернов отмечает двойной праздник – свой 60-летний юбилей и 60-летие родного полка. В день рождения полка, как прежде, соберутся вместе защитники воздушных рубежей, боевые офицеры и на какое-то время оживет бывший авиационный гарнизон Комсомольский-2 в воспоминаниях и дружеских застольных беседах ветеранов.

§ 6. Небо – моя судьба

Подполковник **Губин Алексей Александрович**, главный штурман 763-го ИАП, родился 2 января 1952 года на юге Краснодарского края в станице Ново-Малороссийская. В семье Алексея Александровича офицеров не было, но в школе были военнослужащие, уволенные в запас, которые успешно вели военно-патриотическую работу и зажгли в сердце мальчишки желание стать летчиком-истребителем. Алексей Губин говорит: «Если я видел в небе серебряную стрелу самолета, мое мальчишечье сердце замирало. В наше время было очень престижно быть летчиком-офицером, защитником Родины».

Алексей хорошо учился и в 1969 году осуществил свою мечту – после окончания десятилетки поступил в Ставропольское высшее военное авиационное училище летчиков и штурманов. В 1973 году после окончания училища приехал служить в авиационный гарнизон Комсомольский-2.

Комсомольский полк считался тмутараканью

Алексей Александрович вспоминает о своих первых офицерских шагах: «Конечно, Комсомольский полк истребительной авиации среди наших выпускников считался тмутараканью, хотелось куда-нибудь на Украину, в Белоруссию, особенно в Прибалтику. Но наше мнение командование не интересовало. Если Родина сказала «надо», я как человек военный, обязан был приказ выполнить – вот так и началась моя служба на Севере, где я прослужил почти четверть века».

Когда они с женой Любой приехали на железнодорожную станцию Мансийская, их встретил крытый тентом ЗИЛ-131, а на улице стоял 30-градусный мороз. Алексей представился командиру, дальше ему предстояло заселение в дом офицерского состава. Квартира оказалась трехкомнатная, но с подселением, к тому же досталась проходная комната. На всю жизнь Губины запомнили двухъярусные солдатские койки, подушки, простыни. В таких условиях они прожили около двух лет. Алексей Александрович вспоминает: «У нас были проблемы бытового плана. У меня дочь родилась первая, молока не хватало, пришлось докармливать. Смеси было особо не найти, да и от них проявлялся диатез. Прихожу каждое утро в столовую на завтрак, за столом сидят четверо мужиков. Без лишних вопросов каждый из них отдавал положенный по летной норме стакан молока».

для моего маленького ребенка. До построения я переливал молоко в литровую банку и успевал отнести домой».

«Наш гарнизон был просто местным «эдемом»

Алексей Губин продолжает: «Мои первые впечатления от Севера были незабываемыми. Я, южный краснодарский мальчик, родился и вырос в теплом краю, вокруг всегда были сады, виноградники, поля пшеницы и кукурузы. И вдруг тебя окружает бескрайняя тайга, снега по пояс, морозы под сорок градусов. Глушь, даже Центрального телевидения не было, это меня особенно поразило. Нефтегазовая промышленность здесь тогда лишь зарождалась, в основном главенствовал лесопромышленный комплекс, а директор леспромхоза был здесь Царь и Бог. Поселки кругом убогие, благоустройства никакого, все «удобства» за углом, грязища... Так что наш гарнизон был просто местным «эдемом», прообраз будущего, которое наступило для остальных лишь через двадцать лет. Но сама северная природа, неброская красота ее мне очень понравилась. Наши благоустроенные пятиэтажки, наверное, были первыми построены в этих местах. Министерство обороны тогда заботилось о защитниках страны. Впрочем, так было не везде и не всегда. Ну, а если не нравилась тебе зарплата (у лейтенанта она была 110 руб.) или жилье не устраивало, то будь свободен – ищи, где лучше. Но нам, молодым летчикам, главное было летать, небо покорять. Поэтому все устраивало, да и быт в гарнизоне был налажен, городок сверкал чистотой. Это был оазис благоустройства. Штатские гости тогда говорили: до вас добраться – болотные сапоги нужны, а в гарнизоне – штиблеты».

Надежная защита северных рубежей

Главная боевая задача перед всеми прибывшими служить в гарнизон Комсомольский-2 была одна – надежная защита северных рубежей Союза Советских Социалистических Республик. Алексей продолжает: «А для нас боевая задача конкретно – защита северных воздушных границ и нашего сибирского нефтегазового комплекса от ударов ожидаемого противника, то есть воздушных сил НАТО, базирующихся на севере Европы. В их состав входили «Бекфайеры» («Огненоносцы»), широко известные американские «Б-52», которые имели две дюжины самонаводящихся ракет на борту, а также были напичканы современной электроникой. Точность наведения крыла-

тых ракет была такой высокой, что попасть в ту же Комсомольскую газокompрессорную станцию не составляло никакого труда. Это была «холодная война». Американские самолеты днем и ночью барражировали у северных границ, нарушали наши воздушные рубежи. Мы должны были нарушения пресекать, следить за нашими «друзьями» из НАТО от Северного Урала до Новой Земли, до границ Норвегии и Канады».

Орден «За службу Родине»

Комсомольский 763-й истребительный авиационный полк во все времена был на хорошем счету. За время своего существования 53 летчика были представлены к орденам Советского Союза, медалями были награждены более полутора тысяч офицеров и прапорщиков части. Не раз авиационный полк получал переходящие Красные Знамена за успехи в боевой и летной подготовке. 763-й ИАП был награжден вымпелом Минобороны СССР «За мужество и воинскую доблесть на войсковых учениях «Арктика».

Губин А.А. продолжает: «Хочется сказать много добрых слов в адрес всех командиров нашего полка, при которых мне довелось служить. Каждый внес свою большую лепту в строительство и благоустройство военного городка, в улучшение бытовых условий для военнослужащих части. В полку насчитывалось в среднем до тридцати пяти единиц боевой авиационной техники. Мы летали на «Яках» и «МиГах». Когда я приступил к службе, летали в основном на самолете-перехватчике Як-28П, затем на вооружение поступил МиГ-25 ПУ. В мае 1983 года полк получил первый МиГ-31, в то время это был самый современный истребитель, не имеющий аналогов ни в одной армии мира. Он до сих пор находится на вооружении Войск ПВО». За успешное освоение новой боевой техники вышестоящее командование наградило Алексея Губина орденом «За службу Родине» III степени.

На защите воздушных рубежей страны

Алексей Александрович по специальности был летчиком штурманом. Служил он в войсковой части на должности летчика-оператора и летал на самолете, который сейчас стоит в г. Югорске на пьедестале и символизирует памятник «Защитникам Отечества и первопроходцам земли Югорской». Если пилот, командир корабля, ведет

самолет по маршруту, управляет, то летчик-оператор работает с аппаратурой по определению воздушных целей. Его задача – следить за приборами обнаружения и ведения целей, их на экране радара бывает до десятка. Затем надо высчитывать направления ракетных ударов по цели и дать командиру направление удара по обнаруженной цели. Самолетный компьютер – штука сложная и капризная, требует и знаний, и внимания. Ну и, конечно, как штурман, Алексей выполнял и штурманские задачи.

Губин А.А. продолжает: «Летать мне приходилось на всех типах самолетов, которые были в нашем полку. За время службы был начальником боевой и тактической подготовки, потом старшим штурманом полка, занимался переподготовкой летного состава, его боевой учебой и учебными стрельбами, которую мы проводили на полигоне возле озера Балхаш. Мы служили в Войсках противовоздушной обороны, а ПВО – это пограничники наших воздушных рубежей. Чуть граница нарушена, объявлялась боевая тревога. Время боевой готовности у нас было 16 минут, и после этого наши самолеты должны уже быть в воздухе – на перехвате! Особенно сложны ночные полеты в составе группы, это высший пилотаж для боевого летчика. Под наблюдением нашего полка был Северный морской путь, никто чужой не мог там пролететь...»

Выход нашли в ликвидации

Причин, почему наш авиационный гарнизон прекратил свое существование, много. Это и политика, связанная с окончанием «холодной войны», обусловившая сближение России с США – главным стратегическим противником доперестроечного периода, да и военный психоз в конце прошлого века спал, мы стали находить взаимопонимание с НАТО. Хотя, по моему мнению, в то время мы немного расслабились, и современное руководство страны начинает это исправлять. Опять же, не надо забывать, в какой сложной экономической ситуации находилась тогда Россия. В первые годы после распада Советского Союза мы просто не могли содержать такую большую военную машину. Авиации не хватало керосина, не было запчастей, чтобы поддерживать в надлежащем техническом состоянии боевые самолеты. Годовой боевой налет военных летчиков составлял не более 15-20 часов. А как без этого нарабатывать летный боевой опыт? Не обновлялась материально-техническая часть, обслуживающая

авиацию, изнашивалось аэродромное оборудование. Содержать многие авиачасти, в том числе и наш полк, было накладно. И лучший выход, увы, нашли в его ликвидации.

Но тогда время было такое, смутное, и все надеялись, что все вернется на круги своя, как-то устроится, утрясется... Все-таки в гарнизоне жили более тысячи человек. Как-то и не верилось людям, что их могут так просто бросить на произвол судьбы. Так что, когда пришел приказ о расформировании полка, это был для нас сильный шок.

Расформирование летной части было очень болезненным. Нужно было распределить офицеров по новым частям. Ушедшим в запас летчикам надо было помочь с работой. Многие из них ушли тогда в газовую отрасль, стали работать на компрессорных станциях. Остро стояла жилищная проблема: уходя в запас, люди не отдавали квартиры. И их можно было понять: жить где-то надо было и после дембеля. Встали проблемы с содержанием жилищного фонда поселка. Денег на ремонт Министерство обороны выделять перестало, а здания ветшали, коммуникации требовали ремонта. Москва долго тянула с передачей соцкультбыта в ведение гражданских властей.

Единственные в России

Улыбнувшись первый раз за нашу долгую беседу, старший штурман полка сказал: «Самое важное достижение, которого мы добились, — это отрядная подготовка ночью. Этого было добиться очень сложно, требовалась высочайшая теоретическая и практическая подготовка и взаимопонимание как в воздухе, так и на земле. В России мы были единственными, кто мог выполнить неоднократно данное упражнение. Взлетали 2 отряда — 6-8 самолетов, тут нужна была хорошая слаженность. Летчиков и техников надо было хорошо подготовить. Ребята знали, что успех выполнения поставленной боевой задачи зависит от всех и в воздухе, и на земле, поэтому к выполнению боевой задачи готовились и летчики, и техники, и все части обеспечения.

Вышестоящее командование не поверило в то, что мы достигли такого высокого уровня слетанности наших боевых отрядов с использованием автоматизированной системы управления, поэтому к нам и прислало с проверкой полковника из отдела авиации Свердловской армии.

«Ничего личного, просто проверка на «вшивость» – обозначил он при встрече – завтра мы с тобой летим вместе. Я ставлю следующую задачу – мы взлетаем, шасси и закрылки убираем, докладываем на командный пункт, что «взлет произвели», а дальше переходим в режим полного молчания. Пусть твой командный пункт, раз он у тебя такой крутой, ведет меня на цель, ты ее перехватишь, доложишь, что цель перехватили, и приведет меня обратно на аэродром. Если вы все это сделаете, то, значит, все вы тут не блефуете». «У нас все получилось, – вспоминает Губин, – командный пункт с помощью АСУ (автоматизированная система управления) отработал отлично. После посадки полковник сказал: «Молодцы, нет слов. Нет предела боевым возможностям МиГ-31. Такой слаженной работы в воздухе и на земле я давно не видел. Успехов тебе, Алексей, и твоим летчикам, вы просто большие молодцы. Так держать!»

По словам А.А. Губина, у летчиков все на уровне подсознания. Алексей Попов, командир второй эскадрильи, всегда говорил: «... Не вижу ничего трудного в летном деле. Лети себе да лети, главное – подняться и сесть ... Лучше всех отрядами летала эскадрилья Алексея Васильевича. ... Мы фактически четырьмя самолетами захватывали поле в радиусе до 400 километров на высотах от 100 до семи с половиной тысяч метров, а следом шел для поддержки второй отряд из четырех самолетов».

Хозяин авиационного гарнизона

Уволился Алексей Губин в 1993 году. На работу устроиться сразу не получилось. Когда смотрели его диплом, в котором было написано: «Специалист по эксплуатации летательных аппаратов», спрашивали «...Куда же мы тебя с таким дипломом пристроим? Руководитель Советского района Зеленцов Геннадий Николаевич все же устроил А.А. Губина помощником по местному самоуправлению по Комсомольскому-2. Потом была должность начальник котельной, потому что старая котельная развалилась, а военные не стали ничего делать. Новую котельную на территории гарнизона установило ПО «Тюментрансгаз» (ныне ООО «Газпром трансгаз Югорск»).

Для решения проблем ЖКХ в гарнизоне был заключен договор между администрацией Советского района, генеральным директором ООО «Тюментрансгаз» Поляковым Г.Н., руководителем «Комсомольскэнергогаза» Е.И. Ершовым и командованием гарнизона в

лице полковника Сапроненкова В.М. В 1998 году полк был полностью расформирован. Было принято решение о присоединении его к городу Югорску.

В 1998 году гарнизон Комсомольский-2 вошел в состав г. Югорск-2. Появилась какая-то определенность и надежда на дальнейшее развитие.

Работать надо на положительный результат

Алексей Александрович рассказывает: «Когда я в Советском районе работал, у меня была должность главы администрации Комсомольский-2. Глава города Югорска Роман Иванович Бзенко принял решение о том, что двух глав в одном муниципальном образовании не должно быть... давай так, назначаем тебя заместителем главы города Югорска – главой администрации Югорск-2. Сейчас я выполняю обязанности главного инженера управления по экономической политике г. Югорска и отвечаю за Югорск-2.

Мне по роду депутатской деятельности очень часто приходится работать с Алексеем Александровичем. Он всегда меня удивляет своей въедливостью в любой, даже незначительный вопрос. 19 лет подполковник запаса Губин А.А. верой и правдой продолжает служить на благо жителей нашего небольшого, обособленного, бывшего военного городка. Он до мельчайших подробностей знает все проблемы г. Югорска-2 и делает все, что в его силах, чтобы их решить.

По своей природе Алексей Губин очень скромный человек, он никогда и не перед кем не будет хвастаться о своей работе, хотя его личный вклад в благоустройство гарнизона огромен. Он привык летать и работать только хорошо. Он не умеет перекладывать нерешенные вопросы на чужие плечи, просто закатывает рукава и начинает трудиться на все 100 процентов. «Кому интересно слушать о том, что где-то, что-то не получается, работать надо на положительный результат», – резюмирует подполковник запаса А.А. Губин.

§ 7. Профессионал высочайшего класса

Попов Алексей Васильевич родился 19 ноября 1955 года в г. Михайловка Волгоградской области. Родители у Алексея были не из династии военных. Мама – донская казачка, папа – простой тамбовский мужик, две сестры.

В 1973 году Алексей успешно окончил среднюю школу. Когда он после традиционной встречи с выпускниками пришел рано утром домой, его ждала мать и предупредила о том, что звонили из военкомата: необходимо срочно приехать и забрать направление и проездные документы для убытия в город Ставрополь. Алексей получил все необходимые документы и вечером убыл для поступления в Ставропольское высшее военное училище летчиков и штурманов.

Небо оказалось сильнее

В те далекие советские времена было всего два военных училища, выпускавших летчиков и штурманов истребительной авиации ПВО – Ставропольское и Армавирское.

Алексей Васильевич еще в девятом классе задумывался о небе, с замиранием сердца вглядывался в него и белой завистью завидовал летчикам-курсантам. Была у него и еще одна мечта – стать геологом. Его всегда притягивало чувство риска, нового и неизведанного. Но небо оказалось сильнее, и Алексей сделал свой выбор, написав заявление в городской военкомат с просьбой направить для поступления в любое летное училище.

Пришлось пройти много врачебно-летных комиссий, но упорного мальчишку это не остановило, и он получил долгожданные документы и направление для осуществления своей заветной мечты – покорить небо.

Алексей впервые уехал в такую даль самостоятельно. Было много пересадок, на улице стояла дикая жара, наконец-то 1 июля 1973 года он прибыл в город Ставрополь.

В училище встретили приветливо и снова очередная медицинская комиссия и вступительные экзамены. Алексей все успешно прошел и сдал экзамены.

Самое трудное было пройти тесты

Подполковник Попов А.В. вспоминает: «Самое трудное было пройти тесты психологов. Все проходило в экстремальных боевых

условиях. Хриплый голос диктора из магнитофона требовал четких действий и ответов, но мешал искусственно создаваемый шум и помехи – периодически било низкочастотным током и отвлекали сами психологи». Алексей вошел в десятку лучших, прошедших психологический отбор из всего потока поступавших, а это более 600 человек. Эта десятка не понесла ни одной потери, все летчики до сих пор живы и здоровы. Все трудности были преодолены, начался «курс молодого бойца», а это ранние подъемы, утренняя физическая зарядка, строительные и ремонтные работы, внутренние наряды.

Товарищ генерал, подстригусь!

Алексей вспоминает генерал-майора авиации Голодникова Н.Г. – председателя мандатной комиссии, выносившей решение о поступлении или же отчислении курсантов из летного училища. Он тогда носил длинные, до плеч волосы (битловская мода). Генерал сказал: «Алексей Васильевич, ты хорошо сдал вступительные экзамены, прекрасно справился с тестами, у тебя замечательные характеристики, но почему у тебя такие длинные, не нужные в армии волосы? Алексей ответил: «Товарищ генерал, подстригусь!» Генерал, немного подумав, сказал: «Нет уж, мы вас всех сами подстрижем!» Вечером все курсанты в эскадрильи превратились в братьев близнецов: в одинаковых зеленых гимнастерках, сапогах и наголо остриженных, в пилотках, пытавшихся свалиться с головы из-за отсутствия волос.

Второго сентября молодые курсанты приняли присягу, а 5 сентября совершили прыжки с парашютом. Алексей Васильевич продолжает вспоминать: « Мы все прыгали 1-й раз. Для нас это было незабываемое событие. Подготовка была короткая, пятого сентября мы совершили по два прыжка, а через полгода нас определили в учебные летные полки, где мы приступили к полетам».

«...У меня первый учебный полк был расположен в станице Слепцовской (Чечено–Ингушетия), летать начал на учебном самолете Л-29. Отлетав пять месяцев, я впервые совершил в числе первых свой самостоятельный вылет. В полку дали налетать около 25 часов».

Распределили в 763-й ИАП Комсомольский-2

В 1977 году после успешного окончания военного училища лейтенант Попов А.В. и еще три молодых офицера прибыли служить в

авиационный гарнизон Комсомольский-2. В третьем доме им дали на всех трехкомнатную квартиру.

Алексей Васильевич отмечает: «...Як-28 – это приличный самолет третьего поколения, как МиГ-25 ракетноносный, он мог нести две большие ракеты средней дальности и две маленькие для ведения ближнего боя, имел вполне приличную скорость до 1600 км. В 1982 году я на Як-28 налетал больше 1000 часов. В 1980 году я перелетел территорию всего Советского Союза. В ноябре 1982 года у нас начался период переучивания на новый тип самолетов МиГ-31. Транспортным самолетом нас увезли на авиабазу в Саваслейку. С ноября до Нового года у нас была с утра до вечера теория, в субботу тоже учились».

К июню Алексей Васильевич освоил новый самолет МиГ-31 и имел инструкторскую подготовку. В Комсомольском-2 взлетно-посадочная полоса была на ремонте. 763-й ИАП получил 5 самолетов, они временно находились на аэродроме в г. Перми. Командир полка отправил Попова А.В. в Пермский полк готовить методическую базу для организации полетов.

Попов А.В. рассказывает: «...В 1983 году в сентябре мы перебазировали наши самолеты из Перми на родной аэродром. Я обучал летчиков и практически не вылезал из самолета. Тогда бывало так, что 200 часов за год налетал, а своих налетов вообще нет. Там же как: надо 50 часов налетать, чтобы класс подтвердить, 40 часов, чтобы год за два пошел, а я летаю инструктором, а эти часы в зачет не идут».

Встреча с Б.Н. Ельциным

Летом 1984 года в г. Нижнем Тагиле устроили показ авиационной техники. Там на вооружении стояли МиГ-23 и МиГ-25. Алексей Васильевич рассказывает: «...Штурманом у меня был молодой лейтенант Хмелевский Станислав. Поставили мы самолеты около домика дежурных сил, там уже таблички были установлены. К нам подъехала машина, из нее вышел Б.Н. Ельцин. В 1984 году Борис Николаевич Ельцин был первым секретарем Свердловского обкома.

Он залез в наш самолет и сел в первую кабину: педалями подвигал. «Это что у вас – газ?» Мы на воздухозаборниках сидели, сопровождали его. Когда он вылез из кабины самолета, нам сказали, что

можем лететь домой. Командующий Свердловской армии говорит: «...Если времени хватит, сделайте круг, взлетите и сделайте проход, они пошли дежурный домик смотреть, только низко не летите». «...Мы взлетели, быстренько кружок сделали, спустились пониже, включили форсажи и красиво ушли домой. Б.Н. Ельцин и сопровождающие стояли на улице, мы все сделали очень эффектно, всем понравилось. Нас потом вызвали на построение полка и зачитали постановление Свердловского обкома КПСС – Борисом Николаевичем Ельциным нам была объявлена благодарность».

Награжден орденом

В числе первых подполковник Попов А.В. за освоение МиГ-31 был награжден орденом «За службу Родине в Вооруженных силах СССР» III степени. Алексей Васильевич был единственный руководитель полетов из числа командиров эскадрилий. К руководству полетами допускали штатных руководителей полетов и заместителей командира полка.

Подполковник Попов А.В. продолжает: «...У наших первых МиГ-31 сырья было много. Перевооружили три полка Комсомольский-2, Правдинск и Мончегорск. Были у меня случаи, когда двигатели отключались, а на авиабазе в Саваслейке фонарь сорвало с задней кабины на высоте 11000 км. Я услышал хлопок, спрашиваю штурмана, что случилось, а он не отвечает, когда залез под приборную доску, только тогда смог разговаривать со мной, было это в 1983 году».

Знать, какая опасность ожидает летчика

Алексей Васильевич налетал около 3000 часов. Профессионал высочайшего уровня. Сохранил свою жизнь и жизни не одному десятку летчиков. Он умел хорошо учить молодежь и щедро делился своими знаниями и мастерством. А.В. Попов рассказывает: «...Был у нас известный начальник – генерал-майор Андреев, он командовал в свое время авиацией ПВО страны, был командующим Московским военным округом, прекрасно знал и понимал аэродинамику, конструкцию самолетов, он всегда говорил: «В любом моменте надо исходить из чего? Знать, какая опасность ожидает, знать, как ее избежать, знать, как, если попал в нее, выйти из нее, и тогда все у тебя получится, а самое главное – это предвидеть ее».

Мы единственные в России летали отрядами ночью

Алексей Васильевич продолжает: «...Мы единственные в России летали отрядами ночью. Ночью летишь только по приборам, была аппаратура определения координат. Лететь очень сложно, никто никого не видит, потом мы совершали маневры по самостоятельному поиску, то есть выстраивали 4 самолета, которые вели, была у нас фигура такая – «Баттерфляй – бабочка», чтобы постоянно просматривать 400 км зону. – Это, стоя на одном месте, надо распределить обзорное пространство. 400 км у нас выходило конкретно, каждый самолет ходит, пошел сюда, пошел назад, на его место пошел другой, вот такие мы маневры устраивали. Потом я видел в книге по тактике нечто похожее. Был у нас такой маневр, который мы называли «яйца Малыгина», когда 2 самолета становятся друг за другом и начинают ходить по эллипсу, просматривая пространство и прикрывая друг друга, это для перехвата, для авиации ПВО – самое главное, чтобы обнаружить цель. Мы этот маневр успешно использовали на полигоне, на стрельбах. МиГ–31 мог действовать автономно, там, где нет радиолокационного поля. Он сам обнаруживал и уничтожал цели. МиГ–31, например, мог одновременно сопровождать 10 целей и осуществлять одновременный пуск по четырем».

Вторая эскадрилья подполковника Попова А.В. была самой боеготовой, все экипажи могли выполнить любую поставленную боевую задачу в любых метеоусловиях.

Уволился командир второй авиационной эскадрильи подполковник А.В. Попов в ноябре 1991 года. Работает в УМТСИК ООО «Газпром трансгаз Югорск» начальником отдела таможенного декларирования. За время работы зарекомендовал себя только с положительной стороны, имеет много поощрений от руководства филиала и компании «Газпром трансгаз Югорск». Орденосцы плохо работать не умеют.

Глава 3 ПОБЕДА В ВОЗДУХЕ КУЕТСЯ НА ЗЕМЛЕ

§ 1. Руководитель ближней зоны полетов

Майор Клушин Г.В. – руководитель полетов ближней зоны, ветеран
763-го истребительного авиационного полка п. Комсомольский-2.

Клушин Геннадий Владимирович родился 4 мая 1956 года в Ставропольском крае (г. Новоалександровск). С раннего детства Геннадий мечтал стать летчиком, а потому регулярно занимался спортом и старательно учился. В 1973 году Геннадий окончил среднюю школу и поехал поступать в летное отделение Ставропольского высшего военного авиационного училища летчиков и штурманов ПВО. Матушка-природа наградила молодого человека высоким ростом. Когда его посадили в кабину самолета МиГ-17 и произвели необходимые замеры, то, к великому сожалению абитуриента, он оказался выше нормы на 5 см. «С таким ростом в кабине ты не поместишься, тесно тебе там будет», – вынесли вердикт парню.

Отец Геннадия – человек преданный авиации – настоял на том, чтобы сын служил только в авиации. На следующий год Геннадий Клушин все же стал курсантом авиационного училища, но только штурманского отделения.

В 1978 году после окончания училища лейтенант Клушин Г.В. приехал служить в 763-й истребительный авиационный полк, в Комсомольский-2. Он знал, куда едет, потому что в 1976 году проходил войсковую стажировку. «... Для меня ничего тут нового не было – полк как полк. Таким он сохранился еще десятилетия спустя, а вот сам поселок очень быстро менялся на глазах, с каждым годом становясь благоустроеннее и краше. Когда я приехал, в поселке было всего два магазина и два участковых милиционера. Чтобы попасть в Комсомольский, мы ездили на станцию Мансийская, садились на поезд и ехали до станции Геологическая, потому что дороги практически не было, доехать можно было только на лесовозе, если повезет дожждаться попутную машину. В начале 90-х годов проложили дорогу, сделали новый мост, заасфальтировали и облагородили улицы».

После представления командиру Геннадий Клушин был назначен штурманом на объединенный с радиотехническим батальоном

командный пункт. Геннадий Владимирович продолжил свой рассказ: «...Через три года я получил звание старшего лейтенанта, а через месяц меня назначили на майорскую должность – заместителем начальника штаба по боевому управлению. Дежурить было очень сложно, потому что оперативный дежурный – должность серьезная, на нем лежала большая ответственность. По закону я даже имел право на открытие огня при отсутствии командира полка».

До 1986 года Клушин Г.В. прослужил на командном пункте. Дежурить приходилось через сутки. Мой собеседник подчеркивает: «Бывало так, что сутки отдежуришь, а потом идешь на полеты, на следующий день снова заступаешь дежурить: как правило, всегда не хватало людей. В 1986 году я ушел руководителем полетов ближней зоны на стартовый командный пункт. Предложил мне эту должность командир полка – полковник Зайнетдинов Фарит Вениаминович».

Геннадий вспоминает о самой сложной обстановке, которую забыть даже с годами было невозможно.

«Не помню, в каком году, но точно помню, что это было 19 января. Мне запомнился этот день потому, что было Крещение. Многие говорили о том, что в Святой праздник работать большой грех, а мы в тот день летали. Для обеспечения учебных стрельб зенитно-ракетных полков с нашего аэродрома вылетело восемь боевых машин. Когда экипажи начали возвращаться на родной аэродром, погода резко испортилась. Взлетно-посадочную полосу полностью закрыло, видимость была нулевая.

Мы все на СКП хорошо понимали, что у экипажей топливо на исходе. Один из более опытных летчиков сделал попытку посадить самолет, но еще больше ухудшил ситуацию: при отсутствии ветра инверсия над полосой сгустилась еще сильнее. Руководил полетами полковник Сапроненков Владимир Михайлович.

Реально оценивая всю сложность возникшей ситуации, он доложил о ней вышестоящему командованию. Начальник авиации Челябинской дивизии ПВО приказал: «Командир, принимай решение сам, смотри, если ничего не получится, отправляй все экипажи по очереди в зону катапультирования или вы наломаете дров – они все разобьются о полосу».

При катапультировании мы бы потеряли 8 самолетов и 16 человек должны были покинуть самолеты. Пилотам это, как правило, грозило компрессионным переломом позвоночника. В таких сложных

ситуациях садить экипажи на аэродром было категорически нельзя. Но, посоветовавшись с командиром, было принято решение: садиться вслепую.

И мы начали по очереди, в зависимости от остатков топлива, заводить самолеты для посадки на аэродром. В данной ситуации мы применяли лексику, не связанную с Боевым Уставом. Мы уговаривали каждого из летчиков, сидящих в первой кабине, чтобы они поверили нам. Мы видели их на экранах локаторов, некоторых даже визуально, а они не видят вообще ничего, им трудно было поверить в то, что перед ними земля. У нас получилось: первый экипаж сел, правда, с перелетом, но сел удачно. Пилоты в воздухе почувствовали себя увереннее, поверили нам и начали потихоньку садить свои боевые машины. Вдруг на стартовый командный пункт вываливается самолет. Я успел рассмотреть все его люки, мне показалось, что он сейчас снесет все СКП.

Это был самолет майора Чижова В.Ф. Он просто промазал и начал уходить на второй круг, но увидел аэродром и начал садиться поперек полосы. Командир увидел на месте посадки самолета облако снега, которое скрыло самолет из зоны видимости, на СКП стояла мертвая тишина. Командир сидел молча, схватившись за голову. «Ну все, – подумал он, – самолет разбился и закрыл полосу, а в воздухе оставалось еще несколько самолетов». Вдруг тишину прервал уверенный голос майора Чижова В.Ф.: «Посадку произвел, полосу освободил!» Наверное, бывает чудо, а может, все-таки великое мастерство боевого летчика. Как Володя умудрился удачно приземлиться в практически безвыходной ситуации, он сам не понял. Я за всю службу никогда не испытывал такого нервного напряжения. Подобных этой ситуации случаев в моей служебной практике больше не было.

Все экипажи приземлились. Чувство гордости и радости за спасенные экипажи и самолеты переполняло всех, кто находился на СКП. Мы это сделали – сохранили жизни людей и дорогостоящую технику. Мы одержали победу над стихией, вышли из серьезной ситуации сухими из воды. Никто даже предугадать не мог, что могло бы произойти, развернись ситуация по-другому».

Геннадий Владимирович вспомнил еще один курьезный случай, который произошел на Надымском аэродроме: «Перед посадкой наших самолетов упал кран и полностью обесточил аэродром.

Вернуться назад не хватало топлива, поэтому приняли решение садиться. Мы ничего не могли сделать: управления посадкой не было, из-за отсутствия света не работали локаторы, не было связи, и стоял сплошной туман. Летчики буквально «падали» на полосу. Подполковник Чернов Д. полосу увидел первым, буквально на нее плюхнулся и слетел в сторону, а самолет зарылся и «нахлебался» песка. Его потом еле вытащили и кое-как поменяли оба двигателя, а майор Петровский В. перегнал его после ремонта обратно на наш аэродром. Кроме Чернова Д. садились в г. Надыме экипажи майора Старинца А., майора Луковникова А., подполковника Попова А. – вот этих ребят, которые там были, я точно помню».

В августе 1981 года после окончания Красноярского высшего командного училища радиоэлектроники я, молодой лейтенант Баргилевич О.А., получил назначение для дальнейшего прохождения службы в авиационный гарнизон Комсомольский-2 в радиотехнический батальон на должность начальника смены РЛС 5Н84 А «Оборона». Первым, кого я встретил на командном пункте, был старший лейтенант Клушин Г.В. Высокий, подтянутый, не по годам с взрослым уверенным взглядом. Я был удивлен, что такой молоденький офицер заступает оперативным дежурным. Второй раз я приехал служить в июле 1990 года уже непосредственно в 763-й истребительный авиационный полк на должность заместителя начальника политотдела.

Меня до сих пор удивляют прекрасные человеческие качества Геннадия Клушина – его доброжелательность, отзывчивость к чужим проблемам, стремление быть в центре событий, умение первым прийти на помощь товарищам и не остаться в стороне, когда нужно решать серьезные вопросы в социальной сфере, в ЖКХ, в спорте, не считаясь с выходными и праздниками. К любому порученному делу он подходил ответственно и выполнял всякую работу только на «отлично», не перекладывая ее на чужие плечи.

Его оптимизм внушал всем, кто с ним общался и работал, уверенность в том, что задуманное дело всегда выполнимо. Когда мы с ним обсуждали вопрос сноса старого и постройки нового хоккейного корта, мне было страшно браться за такое дело, но у Геннадия все было продумано до мелочей и определены ответственные за каждый участок работы. Мы снесли старый корт, достали доски, гвозди и сетку и до первого снега закончили новый объект. Мало было

желающих в 25-градусный мороз заливать новый каток, Геннадий Владимирович и здесь был в числе первых добровольцев.

«Летчик не должен слышать волнения на земле» — эта фраза всегда была жизненным кредо майора Клушина Г.В. Геннадий Владимирович хорошо знал расположение истребительно-авиационных полков, расположенных по Северу. В настоящее время воздушные границы нашего Севера не охраняются. От Мурманска до Норильска уже больше 15 лет нет ни одной летной части. Геннадий с болью в душе продолжил нашу долгую беседу: «Дело в том, что все военные программы, которые американцы разрабатывали раньше, существуют и сейчас. Допустим, та же программа «Гигантское копьё», когда с континентальной части США взлетают стратегические бомбардировщики большой дальности Б-52, несущие на борту до 24 крылатых ракет АЛКМ с ядерными боеголовками. Бомбардировщики долетают до рубежа пуска и наносят ракетно-ядерный удар по заранее внесенным в память ракет промышленным объектам. По данным нашей разведки, ракеты пролетают по нашей территории на высотах от 200 до 1000 м, проводя корректировку через каждые 300-400 км. Да все части и авиационные и зенитно-ракетные сократили. Но мы обязательно когда-нибудь доживем до такого времени, когда все полки и части вернут на брошенные аэродромы. Я уверен, что мы все это увидим, еще при нашей жизни взлетят из Югорска-2 боевые самолеты. Умные люди в Государственной Думе найдутся и вспомнят о том, что надо защищать наш нефтегазовый комплекс, являющийся основным источником пополнения российского бюджета».

Наш аэродром имеет очень удачное расположение и находится в хорошем месте, на «розе ветров» (когда взлет и посадка производится практически с одного направления). Была создана хорошая материальная база, инфраструктура, хорошие подъездные пути (автомобильные и железнодорожные), полоса располагалась вдали от крупных городов. Район полетов был очень благоприятным, можно было планировать любые маршруты для боевого применения самолетов, никому при этом не мешая. Доступность до северных границ, вот, пожалуйста, всего 900 км — и ты уже на границе. Аэродромы подскока были расположены в Надыме, Амдерме, Норильске.

Наши четыре первых самолета МиГ-31 стояли на аэродроме в г. Перми. Охраняла их отдельная рота внутренних войск, это было супер. Даже шасси у самолетов были зачехлены. Летали мы в г. Пермь.

Там в то время еще МиГ-25 базировались. Наши первые самолеты стояли на гарантии, все узлы и агрегаты были заправлены заводскими жидкостями и маслами, поэтому они выдавали великолепные летные параметры. Мы МиГ-31 использовали только на 30%. МиГ-31 мог многое. С заводов к нам приезжали конструкторы, собирали летчиков и техников и рассказывали, какие возможности есть у этого типа самолета, и мы каждый раз не переставали удивляться его уникальности.

Для меня самые дорогие награды – «Медаль за отличие в воинской службе» и книга о самолетах МиГ, присланная мне в подарок за личной подписью генерального конструктора.

Последний самолет мы отправили, помахали ручкой, а в 1998 году, в марте, пришел приказ о моем увольнении – так закончилась моя военная карьера.

В последние годы до увольнения в запас я был депутатом городской Думы. Четыре года решал вопросы улучшения ЖКХ и другие проблемы социального характера в Югорске-2.

После увольнения в запас Раис Закиевич Салахов предложил Геннадию Владимировичу должность заместителя директора молодежного Центра досуга. Через год Геннадий возглавил данный Центр.

При мне создавались авиационный клуб и мотоклуб, конная секция. Пришлось хорошо потрудиться. Все это было связано с молодежью, но я в общем-то еще сам был не старым, работа мне нравилась, и я ее выполнял хорошо, вкладывая свою душу. Результаты были видны сразу, а когда все получается, хочется свернуть горы.

Через несколько лет Салахов Р.З. предложил мне должность главного специалиста по хозяйству Югорска-2. Губин А.А. исполнял обязанности заместителя главы города по Югорску-2, а я у него был долгое время помощником, главным специалистом. На протяжении многих лет мы облагораживали территорию городка, утепляли квартиры и строили крыши домов, асфальтировали стоянки, меняли сантехнику и многое другое. – Мы сделали с Алексеем Александровичем все, что было в наших силах, исходя из выделенных администрацией города и округа материальных средств. – Я считаю, что для гарнизона сделано много, и не жалею о том, что работал на таком трудном участке. То, что не удавалось сделать другим, я решал сам.

Я помню, как трудно было все начинать. И с реконструкцией всех наших объектов: домов, крыши, канализации. Материалы нужно было определить для хранения. Встречали и размещали строителей. Следили за тем, чтобы строители качественно выполняли свою работу. Большую поддержку мы получали от правительства ХМАО-Югры и главы города Югорска Салахова Р.З. Сегодня я любому могу сказать, что принимал активное участие в благоустройстве гарнизона – это я сделал лично, а это моя идея воплощена в жизнь.

Сейчас я занимаю должность, которая связана с военной службой – я начальник отдела первичного воинского учета администрации города Югорска, занимаюсь призывом, постановкой на воинский учет и мобилизационной подготовкой городских организаций и учреждений. Одним словом, я снова несу службу на боевом посту.

§ 2. Техник боевого корабля

Капитан **Носов Виктор Алексеевич** – техник самолета, ветеран 763-го истребительного авиационного полка п. Комсомольский-2.

Мечта сбылась

Носов Виктор Алексеевич родился 15 января 1954 года в Брянской области. Мечтал стать офицером и служить в авиации. В 1971 году после окончания школы его мечта осуществилась, он поступил в Даугавпилское высшее военное авиационное инженерное училище имени Яна Фабрициуса (ДВВАИУ), располагавшееся в городе Даугавпилсе Латвийской ССР и осуществлявшее подготовку офицеров – инженеров и техников – для авиационных частей СССР. Училище располагалось на территории Даугавпилсской крепости. Училище было основано 23 февраля 1948 года и расформировано в 1993 году – после распада СССР.

После окончания военного училища в 1974 году Виктор приехал служить в авиационный гарнизон Комсомольский-2 Тюменской области, где по 1984 год проходил службу техником на самолетах Як-28 П, Як-28 ПУ. В 1975 году с января по март проходил переподготовку в авиационном гарнизоне Савастлейка – в Муромской области, на самолеты МиГ-25 П, МиГ-25 ПУ. С 1984 по 1987 г. проходил службу в должности начальника штаба первой авиационной эскадрильи. В 1987 году в связи с организационно-штатными мероприятиями был переведен на должность техника учебно-боевого самолета МиГ-25 ПУ (спарка) – этот самолет сейчас находится на постаменте памятника «Защитникам Отечества и первопроходцам земли Югорской» в городе Югорске. Этот боевой истребитель – последнее напоминание о нашем лучшем в России боевом 763-м ИАП.

Посадку самолета произвели успешно

В конце 80-х годов с Носовым В.А. произошло одно серьезное происшествие на самолете Як-28. Самолет пилотировал майор Ковов Вячеслав. Во время разбега самолета он забыл снять боевой корабль с установочного тормоза, что привело к полному разрушению колес, однако машина поднялась все же в воздух на дисках и остатках резины.

На земле решался вопрос о катапультировании летчиков, или попытке посадить технику на барабаны без колес, безусловно, это очень опасно, так как последствия могли быть самыми непредсказуемыми: возгорание или опрокидывания при посадке боевой техники. Летчики бросать самолет отказались, до предела выработали топливо и удачно произвели посадку.

Ту посадку самолета можно условно сравнить с горением бенгальских огней. В состав барабанов для колес самолета входит магний, который при нагреве быстро плавится, и во все стороны летят раскаленные искры. Представьте себе летящее по взлетной полосе облако раскаленного огня, в котором самолета практически не видно. Все наземные службы спасения были в полной боевой готовности, но пилотам повезло – возгорания и опрокидывания не произошло.

Уже после техники устраняли последствия разрушений, возникшие при взлете и посадке боевого корабля. Были заменены все стойки шасси, барабаны и многое другое.

Успех в воздухе куется на земле

Виктор Носов убежден: успешное выполнение летчиком боевого задания на 50% зависит от подготовки техники на аэродроме (земле), а это и работа техников в том числе. При температуре минус 35 градусов и ниже полеты в полку не разрешались. Но техники при такой температуре работали. При попадании керосина на руки происходило мгновенное обморожение, то же самое было при прикасании к металлу.

Виктор Алексеевич вспоминает: «Были случаи, когда в срочном порядке в большой мороз техникам нужно было самолет привести в боевую готовность. Однажды возникла неисправность в ручке управления самолетом, и пришлось в минус 40 градусов демонтировать из самолета для устранения неисправности катапультиное кресло. Тепловая машина немного обогривала, но не справлялась, не хватало мощности, в лучшем случае в кабине было до минус 10 градусов. Работать приходилось без курток, потому что в кабине было тесно и не повернуться. Болтики и винтики небольшие, в перчатках их было невозможно снять или открутить, а везде металл. Залезешь в кабину, пока тепло есть, работаешь, пока не устранишь неисправности от 4 до 6 часов без смены».

Хороший семьянин

Служба службой, но находилось время и для хобби: Виктор обладал большой шикарной коллекцией грампластинок, бобин и кассет, которые он привозил со всех концов России.

Капитан Носов В.А. был не только хорошим техником, но и отличным семьянином и примерным отцом: вырастил двух сыновей. Один живет в городе Югорске, сейчас работает в Ханты–Мансийском банке начальником отдела; младший закончил институт, в 2012 году получил второе высшее образование, работает в Санкт–Петербурге. Внуков пока нет, но Носовы их ждут с большим нетерпением...

Уволился Виктор Алексеевич 12 июня 1998 года в связи с расформированием 763-й ИАП. Без малого четверть века капитан Носов В.А. отслужил в авиационном гарнизоне Комсомольский-2.

На работу взяли без проблем

На вопрос: «Виктор, а вот если бы сейчас поставили обслуживать твой самолет, быстро бы освоился?» – мой собеседник не раздумывая ответил: «... Да, быстро, потому что, когда я уволился из рядов Вооруженных сил и стал работать в производственно-техническом управлении (ПТУ) ООО «Тюментрансгаз» на 20–й компрессорной станции Комсомольского ЛПУ МГ, мне пришлось перестраиваться недолго, так как моя профессия техника самолета была связана с турбинами, правда только с авиационными, а здесь газовые турбины, без всяких проблем меня взяли на работу, потому что диплом у меня соответствовал данной специальности.

Я работал от Краснотурьинского ПТУ слесарем по ремонту газотурбинных установок, наш участок занимался ремонтом и наладкой энергосберегающего оборудования». – «То есть, если завтра война, ты бы за 2-3 дня все вспомнил и обслуживал бы по высшему разряду наши МиГи?», – уточнил я. «Да», – ответил капитан запаса Носов В.А.

Квалификацию Виктор не потерял, потому что долго работал на газотурбинных установках в линейно-производственном управлении.

В ЛПУ МГ часто приходилось работать самостоятельно, надеяться было не на кого – только на самого себя. Приходилось работать в 40-градусный мороз, лежа под турбинами на снегу.

Капитан Носов В.А. с сентября 1998 года по март 2009 года нес «боевое дежурство» в Комсомольском ЛПУ МГ практически более 10 лет. Уволился в связи с уходом на пенсию.

Они не считали зазорным поздороваться за руку

Напоследок Виктор хорошим добрым словом вспоминает двух своих командиров 763-го ИАП – полковника Зайнетдинова Фаарида Вениаминовича и полковника Сапроненкова Владимира Михайловича. Они были виртуозными, хорошо подготовленными летчиками и с большим уважением относились к техническому составу, никогда не считали зазорным поздороваться с ребятами за руку. «...Не помню ни одного случая, чтобы они кого-то обидели словом, потому что прекрасно знали о нашей непростой и трудной работе на земле. И даже сейчас, спустя много лет, они при встрече приветливо улыбаются и здороваются, потому что каждого из нас знают в лицо, а многих по званиям и именам, поговорят по душам, а нам это очень приятно», – резюмирует Носов В.А.

За годы службы и работы в компании «Газпром трансгаз Югорск» капитан запаса Носов В.А. награжден шестьюдесятью благодарностями, грамотами и пятью медалями. Люди, мужественно борющиеся за постоянную боевую готовность своих воздушных кораблей – для того, чтобы они в любое время дня и ночи при сложных метеоусловиях были готовы вылететь и защитить воздушные границы нашей Родины – плохо работать не умели.

§ 3. Патриотами рождаются и становятся

Владимир Васильевич Лысак не скрывает: быть военным служащим он не мечтал. Все произошло по воле случая. Но сегодня, оглядываясь назад, в другой профессии он себя не видит, так по душе пришлась форма. И пусть служба давно позади, у него до сих пор прямая выправка и боевой настрой в душе. Как говорится, бывших офицеров не бывает...

«Я родился в 1950 году на Украине, когда страна активно восстанавливалась после Великой Отечественной войны, – рассказывает Владимир Васильевич. – Отец прошел всю войну, мать трудилась в тылу. В послевоенное время они работали на заводе, выбивали из металлической формы детали. Трудились и днем и ночью, чтобы прокормить меня и сестру с братом. Всем тогда было нелегко. Но у нас не было и мысли не любить свою родину». Доказывать свою преданность стране в те годы начинали уже со школы. По словам Владимира Лысака, прежде всего, это выражалось в труде: работали на благо Родины, да и для себя получалось немного подзаработать. «Сейчас ребята в школе тяжелее ручки и не поднимают ничего. Нас же не жалели. И ремонт в школе делать помогали, и на уроках труда специализацию получали. Я, например, после 10 класса был уже столяром III разряда. Практику проходили на мебельной фабрике, удалось даже на костюм для выпускного заработать».

После школы Владимир решил поступать в железнодорожный техникум, но по воле случая планы изменились. На каникулах в городе Даугавпилсе (Латвия) дядя, военный по профессии, предложил ему попробовать поступить в военно-техническое училище. «Предложение меня, мягко сказать, поначалу не привлекло. Решающую роль сыграл аргумент, что профессия военного престижна, да и родителям будет полегче. Годы учебы были интересными. Что такое дедовщина, мы и не знали, наоборот, сослуживцы были дружелюбными, старались помогать друг другу».

Из стен училища Владимир Лысак вышел со званием младшего лейтенанта и военной специальностью «техник самолетов». По на-

правлению он попал в пермский корпус Войск ПВО, откуда в 1970 году был командирован на Югорскую землю.

Рожденный ползать летать не может

В авиационно-истребительский полк, расположившийся в поселке Мансийском, 20-летний лейтенант прибыл осенью. В гарнизоне тогда только достраивали четвертый дом. За пропускным пунктом, в поселке Комсомольском, построек тоже было немного: три улицы с бараками, а вокруг них тайга. «На Украине и в Латвии я привык к теплomu климату, поэтому в принципе не предполагал, что в морозы температура может опуститься до -50 градусов, – вспоминает Владимир Васильевич. – Правда, к этой неприятности привык быстро, обжился, появились друзья, с которыми за годы службы в гарнизоне мы стали одной большой семьей. До сих пор общаемся, хотя многие сейчас разъехались по разным регионам. Держало нас всех здесь чувство долга, но никак не большой заработок. По тем временам сучкоруб получал 700 рублей, я – 129 рублей». Здесь же, на танцах, Владимир познакомился с будущей женой. А потом свадьба и рождение двух сыновей. О том, чтобы уехать из маленького гарнизона, и речи не было, молодую семью здесь все устраивало.

В карьере военного Владимир Васильевич успешно дослужился до звания капитана и через 20 лет службы ушел в отставку по возрасту. «Я работал в техническо-эксплуатационной части начальником группы по средствам аварийного покидания самолетов, проще говоря, мы обслуживали самолеты по части катапульт. Сначала меня, как молодого специалиста, учили, потом и я передавал свой опыт солдатам. Получается, вся жизнь рядом с самолетами, но летчиком быть не хотелось. Как говорится, рожденный ползать летать не может. У меня, к слову, старший сын пытался податься в летчики, но через три года сменил «крылья» на более приземленную профессию».

Будучи в отставке, офицер по привычке вставал долгое время по звонку, реагировал на гул каждого пролетающего самолета. А потом часть расформировали, встал вопрос о переезде. И снова на семейном совете решили: остаемся там, где сгодились. Предложение уехать в город было тоже отвергнуто. «Перевезли из Украины моих родителей, которым уже нужна была особая забота. А это, я

считаю, наш священный долг. Дети через какое-то время тоже вернулись на малую родину. Пожив в Центральной России, становится ясным, что Югра на фоне других территорий – оазис: сравнительно высокий уровень жизни, приемлемые зарплаты и пособия».

Недавно супруги Лысак отпраздновали рубиновую свадьбу – 40 лет совместной жизни, ведут активный образ жизни, любят рыбалку и лес.

По словам Владимира Васильевича, он ни о чем не жалеет, рад, что случай внес в его судьбу коррективы: форма военного пришла к нему в пору, а звание офицера он несет с гордостью и по сей день, ведь бывших офицеров не бывает. «Служба научила многому. Во-первых, быть верным своему слову. Такие пороки, как ложь, хвастовство, неисполнение обязательства бесчестят офицерское звание. Во-вторых, офицеру должны быть чужды малодушие и трусость, что помогало мне преодолевать все трудности и препятствия в службе и жизни. И дома, и в гостях это звание обязывает вести себя должным образом».

Как воспитать патриота

Воспитание патриотов, достойных граждан своего Отечества – поколения, способного защитить интересы Родины как с оружием в руках, так и в повседневной жизни – важнейшая задача общества и государства. По мнению Владимира Лысака, на какой-то период в нашей стране перестали уделять этому должное внимание, а патриотизм для современной молодежи превратился в абстрактное понятие. «В нашем обществе потребления молодые люди все меньше задумываются о таких вещах. Раньше были походы, «Зарница», октябрята, пионеры, комсомол... Это нас ко многому обязывало. Патриотическое воспитание шло из семьи, продолжалось в школе, в вузе, на работе. Потом система рухнула. В обществе эта высокая и объединяющая всех идея просто потерялась. А сколько негатива льется на армию из СМИ? Только и показывают неуставщину и дедовщину, а потом удивляются, почему молодежь уклоняется от службы. Такой отрицательный пример подрывает авторитет армии, чего раньше не допускалось. Считаю, государству надо пересматривать программу патриотического воспитания: показывать больше исторических фильмов, а не зарубежные боевики, прививать в школе трудовые навыки, а не сдувать с ребят пылинки, боль-

ше рассказывать о наших достижениях, чтобы молодежь гордилась своей страной».

Сам Владимир Васильевич четко знает, с чего начинается любовь к Родине. «Я – патриот своей страны. Горжусь нашей державой, ее могуществом, несокрушимостью и величием. И, конечно, моя Россия – это не только все Отечество в целом, но и наша малая родина, наши корни, дети и внуки».

§ 4. Летчики и технический персонал не только несли боевое дежурство и летали, а еще писали и исполняли свои прекрасные песни

Майор запаса, инженер управления полка, бард и поэт –
Виктор Евгеньевич Бирюков

Песня взлётно-посадочной полосы

Сколько помню себя – это запах палёной резины,
Стёсы чёрных полос от колес,
И крылатые эти машины
Надоели мне просто, как рой потревоженных ос.

Каждой клеткой своей самолет на себе ощущаю,
Кто-то там говорит – состою я из плит,
Объясните тогда, почему я коварной бываю
В миг короткий, когда от меня отрывается МиГ?

Кто сказал про меня, будто я не живая?
Это борт «ноль-один», что рванул на взлёт?
Форсажами своими меня обжигая,
Мою нежную женскую душу едва ли поймет.

Не услышит никто от меня ни единого стоны,
Это место навеки мое – никуда не уйти.
Оболочкой своей из железобетона
Я от глаз посторонних прикрою свою наготу.

Сколько помню себя – это рёв раскаленной турбины,
Надоевшая ласка скользящих по телу колёс,
Но когда из полета ко мне не приходит машина,
Мне бывает по-женски обидно и больно до слёз.

В семнадцать лет одели мы шинели, –
Нам двадцать пять служить календарей,
И пишут вам ребята из Тюмени –
Защитники воздушных рубежей.

Здесь всё не так, у нас здесь всё иное:
На сотни вёрст болота и леса.
Мы здесь несём дежурство боевое
И охраняем наши небеса.

Небесный цвет просветов на погонах,
И небо смотрит с голубых петлиц.
Заявим мы орлам из Пентагона
Про неприступность северных границ.
Для нас граница – плоскость в вертикали,
Где нет контрольной чёткой полосы.
Но тем оружием, которое нам дали,
Мы обнаружим агрессора следы.

Пусть враг опять надел костюм высотный,
Плевать, пусть будет даже неглиже.
Наш грозный перехватчик всепогодный
Его возьмёт на дальнем рубеже.

Желаем вам, чего вы захотите,
Успехов всем на фронте трудовом!
Вы отдыхайте и спокойно спите,
Детей рожайте, мы – не подведем!

Обморожены сосны и ели стоят,
Служили мы здесь, мы не ждали наград.
Здесь забыты слова «не хочу», «не могу»,
Остальные способны застыть на лету.

Никогда у судьбы ничего не просил,
Пусть турбины ревут, выбиваясь из сил.
Мы мечтали о лете полярной зимой
И ловили тепло у трубы выхлопной.

То не света конец, не судьбы перегиб,
Самолеты с красивым названием «МиГ»
Форсажами меж звездами ярко зажглись,
Обгоняя свой звук, прорываются ввысь.

Мне для счастья земного нужна только ты.
На свои неудачи плюю с высоты.
Если рядом не будет надежных друзей,
Не видать мне удачи, как своих форсажей.

Мы над лесом дремучим – повдоль, поперек,
И особый свой случай Господь приберёт.
Здесь не райский Эдем, не святая земля,
Только я и ведущий и – «делай, как я».

Обморожены сосны и ели стоят,
Служили мы здесь, мы не ждали наград.
Я согласен, что это такая судьба,
Жаль, что кто-то от нас улетел навсегда.

Здесь

Здесь слезинками чистыми капает в снег
Забродивший березовый сок.
Здесь вода после дождичка, даже в четверг,
Незаметно уходит в песок.

Здесь закат и рассвет абсолютно равны,
Значит проще дожить до рассвета.
Дотянуться легко до прошедшей весны,
Потому что короткое лето.

Здесь в предчувствии холода и белизны
Осень краски мешает с заботой.
Жёлто-красно-зелёный рисунок тайги –
Вот такая она с вертолёта.

Средь заснеженных елей не видно следов,
А зима временами жестока.
Понимают здесь часто друг друга без слов,
Но бывает здесь так одиноко.

Я стал другим негаданно-нежданно:
На женщин посторонних не смотрю.
Я говорю теперь о самом главном
Той женщине, которую люблю.

Перевернула все в моём сознание,
Стихи пишу – открылся божий дар,
Вся жизнь моя, как миг воспоминанья,
Как силуэт, мелькнувший в свете фар.

Она пришла и принесла мне счастье
С собою, сколько принести смогла,
И надо мной закончилось безвластье,
Был покорен походкой от бедра.

Я был сражен невиданной красою,
Я был убит, повержен и распят,
Ведь если быть мне с женщиной такою,
То быть влюбленным с головы до пят!

Любовь уходит незаметно,
Как тает поутру туман.
И остаются лишь приметы
Любви, но это все обман.

Любовь уходит постепенно,
С годами сил не накопив,
Уходит медленно и верно,
Как будто свечку затушив.

Любовь бежит с большой охотой
Под светофор на красный свет,
Скрывается за поворотом,
Сумей уйти через запрет.

Любовь по-разному уходит,
Подтаяв, как весенний лед,
По переулкам где-то бродит
И новой встречи долго ждёт.

Песня офицера запаса

Построен полк, знамённый взвод:
«Равняйся на знамя!»
Вот выхожу я на гражданскую стезю,
И замполит, в свои слова добавив пламя,
Из командира вышиб крупную слезу.

Всем рассказали, что я был всегда достоин,
Что верен я Отчизне, как и все.
Отметили, что был хороший воин,
Оставил след на взлетной полосе.

Что мне сказать сегодня перед строем?
Что пожелать оставшимся в строю?
Чему учили нас в воздушном бое,
Вам применять в учебном лишь бою.

Когда-то вместе мы сюда попали,
В забытый Богом Комсомольский полк,
Мы штопором всегда вино вскрывали,
Чтоб не застал он в воздухе врасплох.

В последний раз стою я перед строем,
Построен полк родной, как на парад.
В последний раз стою на лётном поле,
Но почему-то этому не рад.

§ 5. Мечты сбываются

У офицеров, которые прошли службу в отдаленных воинских гарнизонах, и у тех, кто продолжает служить, всегда была главная и заветная мечта: «Стать достойным защитником своего Отечества».

Но в каждой офицерской семье существовали и другие мечты, не менее важные для выполнения поставленной Родиной боевой задачи. В них не было ничего сверхъестественного и несбыточного, но жителям военных гарнизонов было важно, чтобы котельные работали без перебоев и отапливались газом, чтобы мужьям после дежурства не приходилось до утра долбить ломами замерзший уголь. Чтобы от суровых сибирских зим не размораживалась система отопления военного городка. Чтобы в домах всегда были тепло, горячая и холодная вода. Чтобы гарнизон был обеспечен продуктами, керосином, боеприпасами и другими материально-техническими средствами для поддержания постоянной боевой готовности авиационного полка. Чтобы офицеры и прапорщики, отдав Родине воинский долг, могли найти достойное место для дальнейшей работы по специальности после увольнения в запас (возраст 40-45 лет – вполне трудоспособный).

Срочный вызов

В июле 1990 года меня вызвали на собеседование в политотдел Челябинской дивизии войск ПВО. Срочный вызов озадачил: ровно год назад начальник политотдела уже вызывал на собеседование, после которого меня в течение недели перевели на повышение, назначив заместителем командира отдельной части обеспечения авиационного гарнизона «Сокол» в г. Нижнем Тагиле.

Часть была самая отстающая в Пермском корпусе ПВО. До моего перевода она успела «прославиться» чрезвычайным происшествием: шесть военнослужащих срочной службы отравились техническим спиртом. Трое из них умерли, а остальные стали инвалидами. Все руководство части сняли с должностей и назначили новое.

Нам с командиром, подполковником Алдушиным В.Т., приходилось сутками быть на службе. Но результаты того стоили: менее чем через год наша часть перестала быть балластом дивизии и вошла

в тройку передовиков в Пермском корпусе. Итоговая проверка подтвердила наш статус одной из лучших частей обеспечения корпуса и дивизии.

...Всю дорогу в Челябинск не сомкнул глаз. Мысли не давали уснуть. В моей части проблем не было, итоговую проверку сдали успешно, дисциплину среди офицеров, прапорщиков и военнослужащих срочной службы подняли на высокий уровень. Что же случилось?

На встречу с заместителем начальника политотдела подполковником Марченко А.В. я прибыл в срок. В кабинете кроме Марченко был командир дивизии полковник Бижев А.М. Оба имели крутой нрав и не терпели препирательств со стороны подчиненных. Говорил Бижев: «В авиационном гарнизоне п. Комсомольского в 763-й истребительный авиационный полк в конце 1989 г. назначен новый командир полка — полковник Сапроненков В.М. Им проведена полная ротация кадров, уволен начальник политотдела, его заместитель переведен в другую часть. Нужно срочно убыть в полк и приступить к выполнению обязанностей заместителя начальника политотдела».

«Куда угодно, только не в Комсомольский!»

О службе в авиационном гарнизоне п. Комсомольский я знал из личного опыта: в 1981 г. молодым лейтенантом прибыл сюда для дальнейшего прохождения службы в радиотехнический батальон обеспечения полетов. До поселка 12 км. Дорога существовала условно, по ней можно было передвигаться только на лесовозах и вездеходах. В распутицу река выходила из берегов и в гарнизон хлеб возили на легкомоторном самолетике. В домах вода была только на первых этажах, зимой в квартирах очень холодно, а продукты привозили из Свердловска раз в неделю. За 200 граммами колбасы стояли по полдня в очереди. С огромным трудом мне удалось перевестись на службу в Ханты-Мансийск.

Опыт не из приятных. Вспомнились слова моей жены Надежды, прозвучавшие на прощанье: «Переводись куда угодно, только не в п. Комсомольский!» Перед глазами пронеслись все шесть моих переводов (каждый раз неожиданных) к новым местам службы.

Например, теперь как страшный сон я вспоминаю перевод в Нижнетагильскую зенитно-ракетную бригаду ПВО на должность заместителя командира технического дивизиона 75 зенитно-ракетного

комплекса. Квартир не было (достраивался 36-квартирный дом в гарнизоне), поэтому жилье обещали дать через полгода, а поскольку жить было негде, меня с маленьким полуторагодовалым сыном и женой поселили в общежитии с «химиками». Один душ и туалет на весь этаж. Половину нашей комнаты площадью 20 квадратных метров занимали вещи в коробках, один угол был отведен под кухню, рядом стояли диван и детская кровать.

Проход между вещами и диваном составлял 60 см. Подвал общежития был затоплен, и комары роем кружили в коридорах, проникали в комнаты, не давая спать... Нам обещали, что жить в таких условиях придется максимум 5-6 месяцев, но проверка на выживаемость длилась почти два года.

В июле 1986 года (шел уже второй год жизни в общежитии) меня вызвали в политотдел зенитно-ракетной бригады. Полковник Сердюк К.Д. по-отечески сказал: «Сынок, я знаю, в каких трудных условиях ты живешь с семьей, но не в моих силах отменить указание политотдела нашей армии. Тебе завтра нужно срочно уехать в Пермь, вступить в должность секретаря парткома 1086-го целинного батальона и совместно с командиром батальона приступить к его укомплектованию и формированию с последующей отправкой батальона на уборку урожая в Северный Казахстан. – И добавил: – Капитан, приказ обсуждению не подлежит».

Страшно было оставлять в ужасной «общаге» сына и жену. До сих пор в ушах слышу тихий плач Надежды. Об отъезде я ей сообщил в самый последний момент, надеясь на то, что командировку отменят. С тех пор прошло много лет, но жена часто вспоминает о той моей полугодовой командировке и о том, как ей с маленьким сыном Сашей приходилось бороться с проблемами и неурядицами.

На «целине» пришлось хлебнуть полную чашу трудностей. Батальон был укомплектован на 90% бывшими военнослужащими, призванными из запаса. Мы их называли «партизанами». Роты со взводами были рассредоточены по всем крупным населенным пунктам в радиусе 500 км. Но руководство бригады я не подвел, из командировки вернулся с десятком почетных грамот и благодарностей.

...Очнувшись от воспоминаний, я ответил: «Поеду куда угодно, только не в этот полк». «Хорошо, – сказал полковник Бижев, – мы предполагали такой ответ. Ты офицер перспективный, и мы тебя

срочно отправим в город Мары, в Туркмению, на должность полковника, а замененного подполковника – в п. Комсомольский».

Я вспомнил курсантскую поговорку: «Есть на свете три дыры: Диксон, Кушка и Мары!» Пришлось выбирать меньшее из зол, и я согласился ехать в п. Комсомольский. Только в 1998 г., после увольнения из армии по сокращению нашего полка, я понял, что беседа в Челябинске была переломным моментом в моей трудовой биографии, и, как показала жизнь, в лучшую сторону.

«Мама, здесь так холодно и темно!»

Через две недели на пустынном полустанке станции Мансийская я произнес: «Здравствуй, глухой Югорский край! Принимай по доброму своего защитника!»

Четыре месяца я прожил в кабинете партучета. И вот, наконец, дали долгожданное жилье. 4 ноября я бегом взбежал на пятый этаж и распахнул дверь. Стены квартиры промерзли и были покрыты инеем, потолки «окупировала» плесень. Отопление дали только к 7 ноября, ко Дню рождения авиационного полка. Но больше 10-15 градусов тепла в комнатах не было, несмотря на обогреватель и горевший на кухне круглые сутки газ.

8 ноября 1990 года, после полугодовой разлуки, на маленькой станции Мансийская я встречал жену Надежду и сына Александра. На улице 30 градусов мороза, темнота. Шестилетний сын прижался к матери и робко попросил: «Мама, давай вернемся назад, здесь так холодно и темно!»

Я увидел, как по щекам жены скатываются слезы, мгновенно превращаясь в ледяные шарики. Мы влезли в «Урал» и в течение получаса ехали молча. Квартира произвела на Надежду гнетущее впечатление. Я, как мог, успокаивал ее, говорил, что командование дивизии обещало мне через год перевести меня обратно в Нижний Тагил на полковничью должность.

Так судьба повторно вернула меня в столицу газовиков и строителей – п. Комсомольский (будущий город Югорск). В песне газиков «Югорская звезда», словно строки из моей биографии, звучат слова: «...Мы много здесь нашли и много потеряли, приехали на год, остались навсегда».

Прибегая домой на обед, каждый раз видел одну и ту же картину: сын в валенках, шубе и шапке сидит в большой пустой комнате у экрана черно-белого телевизора. Справа – две солдатские кровати.

Через месяц мы получили долгожданный контейнер с домашними вещами. Стало гораздо уютнее, но, к сожалению, не теплее. Для того чтобы помыться, ставили будильник на три часа ночи. Днем на пятый этаж горячая вода не поднималась.

В ноябре 1993 года военный городок был подвержен реальной угрозе полного размораживания системы отопления всех домов из-за аварии в котельной. Первыми рисковали замерзнуть жители домов № 6 и № 7. Полковник Сапроненков поднял всех жильцов по тревоге. Со всего гарнизона были собраны паяльные лампы. Бензин брали из командирского УАЗа, поставленного между двумя домами. Офицеры и прапорщики стояли по периметру подвалов обоих домов. Каждому было выделено для обогрева по метру трубы. Операция длилась около суток. Чумазные, слегка угоревшие, но удовлетворенные результатами авральных работ, жители домов расходились по домам. Гарнизон не замерз. Постепенно жизнь городка начала улучшаться.

«Мы вам поможем»

Мечты офицеров о том, чтобы в домах были тепло, холодная и горячая вода, начали сбываться после того, как на аэродроме городка по стечению обстоятельств оказался генеральный директор ООО «Тюментрансгаз» (1986–1996 гг.) Поляков Григорий Николаевич.

В начале января 1994 года из-за сложных метеоусловий аэропорт Советский был закрыт и не принимал самолеты. Поляков Г.Н. с гостями летел из г. Надыма. Через диспетчерскую службу аэропорта Советского он вышел на связь с командиром авиационного полка и попросил ввиду непредвиденных обстоятельств, в виде исключения разрешить посадку гражданского борта на полосу военного аэродрома.

Владимир Михайлович взял на себя ответственность и дал «добро» на прием гражданского самолета. Посадку совершили благополучно, борт после дозаправки вылетел дальше по маршруту. Григорий Николаевич захотел познакомиться с работой стартового командного пункта (СКП) и поднялся на второй этаж в зал управ-

ления полетами. «Владимир Михайлович! Как у вас идут дела? — спросил он командира полка. — Какая нужна помощь? Если она в рамках моей компетенции, то в кратчайшие сроки я дам соответствующие распоряжения, и мы вам поможем».

Григорию Николаевичу рассказали о проблемах гарнизона: о том, что котельные не справляются с отоплением из-за устаревшего оборудования и слабых мощностей, о том, что в гарнизоне практически нет горячей и холодной воды. Поляков Г.Н. внимательно выслушал и сказал: «Командир, приезжай завтра ко мне в офис. Вопрос решаемый, наша компания вам поможет». Присутствующие на СКП не поверили своим ушам, жители городка надеялись только на чудо, казалось, вышестоящее командование о нас и наших проблемах давно забыло.

Генеральный директор крупнейшей в мире газотранспортной компании мира ООО «Тюментрансгаз» слов на ветер не бросал. В середине мая была развернута новая котельная со всеми соответствующими коммуникациями. Начальник филиала компании «Комсомольскэнергогаз» Ершов Е.И. организовал участок и выделил своих сотрудников. В военном городке закипела новая жизнь. Энергогазовцы к концу мая начали плановую подготовку к зиме, как это принято во всех филиалах газотранспортной компании. За лето и осень были устранены проблемные участки на теплотрассе, отремонтирована система отопления в квартирах с аварийными трубами.

К концу сентября в домах было подключено отопление, появилась, правда с перебоями, холодная и горячая вода. Жители ходили по городку с улыбками, на лицах не было прежнего страха за то, как нам пережить очередную зиму. Пуск системы отопления и подача воды в сентябре на все этажи стали настоящим праздником, раньше такого не было. Жители гарнизона с огромной благодарностью отзывались о «Тюментрансгазе» и его руководителе.

Не омрачило атмосферу общего праздника даже то, что офицеры и прапорщики не получали зарплату по 4-5 месяцев. Из ситуации выкручивались, как могли: по решению офицерского собрания деньги в первую очередь выделяли отпускникам, а сами затягивали пояса и питались зеленью и картошкой, выращенными на своих небольших огородах. Да и лес-кормилец рядом. Я до сих пор не

могу есть грибы и бруснику: видно, в те далекие, не очень сытные безденежные годы (1993–1997 гг.) наелся лесных даров досыта.

В начале 1996 года полковник Сапроненков В.М. убыл на повышение в Москву. Вместо него полк принял новый командир. Полковник Васильев Е.И., в отличие от грамотного и очень любимого всеми Владимира Михайловича, не пользовался авторитетом у своих подчиненных.

Времена для организации полетов и боевой подготовки личного состава полка были не самые хорошие. Полетов не организовывали по 5-6 месяцев. С центральных складов Министерства обороны не завозили керосин. Но с боевого дежурства нас не снимали. Выкручивались, как могли: для того, чтобы продлить сроки и получить допуски для заступления на боевое дежурство и получить минимальный налет, каждый месяц несколько экипажей на две-три недели отправляли в Пермь – там стоял полк МиГ-31, рядом работал нефтеперегонный завод. Летчики, получив необходимые допуски и минимальный налет, возвращались в военный городок и через сутки заступали на дежурную пару для несения боевого дежурства.

Отсутствие топлива и нерегулярные полеты привели к потере летных навыков. В июле и августе 1996 года в гарнизоне произошли две авиакатастрофы. Погибли два летчика Иван Емельянов и Ян Синецкий. Наверное, самое тяжелое в нашей жизни – это хоронить своих боевых товарищей.

В конце марта 1998 года пришел приказ министра обороны о сокращении 763-го истребительного авиационного полка. По инициативе начальника штаба подполковника Витюка Н.Н. на центральной заправочной был выстроен наш полк и все части обеспечения. В строю никто не шелохнулся, почти у всех на глаза наворачивались слезы. Кто-то пытался украдкой смахнуть влагу со щеки, но многие не стеснялись нахлынувшего чувства сожаления, подавленности, жизненной неопределенности, страха перед тем, что нас ждет завтра. В запас были уволены около 600 офицеров, прапорщиков, женщин-военнослужащих и гражданских специалистов. Возраст уволенных – 35-45 лет.

Я в 1991 году успешно закончил Уральский социально политический университет, так что к гражданской жизни более или менее был готов.

Мечты найти хорошую работу сбылись

В России было сокращено много авиационных полков, многие гарнизоны были заброшены и разрушены, но нашему военному городку повезло: практически все офицеры и прапорщики нашли работу в ООО «Тюментрансгаз». Военный городок стал микрорайоном Югорска. Благодаря губернатору А.В. Филиппенко и главе города Р.З. Салахову он каждый год благоустраивался, больше половины домов капитально отремонтированы, заменены системы отопления и водопровода.

Мы с честью и достоинством несли высокое звание офицера и служили своему Отечеству, стойко перенося все тяготы службы. И сейчас, оглядываясь в прошлое, я точно могу сказать: «Наши мечты сбылись благодаря тому, что в нашем регионе с 1966 года транспортирует газ крупнейшая в мире газотранспортная компания «Газпром трансгаз Югорск» и работают в ней добрые, отзывчивые и неравнодушные к чужим бедам люди».

Глава 4

СЕМЬЯ – ЭТО ПЕРВОНАЧАЛЬНАЯ, ИСХОДНАЯ ЯЧЕЙКА ДУХОВНОСТИ, КРЕПКИЙ И НАДЕЖНЫЙ ТЫЛ ОФИЦЕРОВ

«Семья есть первый, естественный и в то же время священный союз, в который человек вступает в силу необходимости. Он призван строить этот союз на любви, на вере и на свободе, научиться в нем первым совестным движениям сердца и подняться от него к дальнейшим формам человеческого духовного единения – родине и государству».
И.А. Ильин

В работах И. Ильина представлены глубокие размышления о предпосылках духовного обновления человека – о вере, знании, любви, свободе. В качестве важнейшей социальной ячейки всего сложного общественного организма ученый выделяет семью, так как именно через нее личностью постигаются и усваиваются все истоки духовной жизни. «Семья есть первое лоно любви и веры. В семье человек осознает себя свободным существом»¹⁶. Иван Ильин сравнивает человеческую семью «с целым островом духовной жизни». Если семья этому понятию не соответствует, то она обречена на разложение и распад. История показала и подтвердила это с достаточной наглядностью. «Великие крушения и исчезновения народов возникают, как считал Ильин, из духовно-религиозных кризисов, которые выражаются, прежде всего, в разложении семьи»¹⁷. Курс на укрепление семьи, взятый нынешним российским руководством, – лишнее подтверждение выводов и оценок русского философа, сделанных более восьмидесяти лет тому назад. Философ И.А. Ильин от оценок и выводов о значении семьи для воспитания ребенка переходит к размышлениям о вкладе семьи в становление ребенка как потенциально активной личности. Семья в творческом наследии мыслителя выступает как первооснова таких понятий, как Отечество, Родина, нация, как лоно естественной человеческой солидарности.

Семья есть первоначальная, исходная ячейка духовности – как в том смысле, что именно в семье человек впервые научается (или, увы, не научается!) *быть личным духом*, так и в том смысле, что

¹⁶ История философии права / под ред. Керимова Д. А. СПб., 1998. С. 626.

¹⁷ Ильин И.А. Собр. соч.: в 10 т. М., 1996. Т.1. С. 145–146.

духовные силы и умения (или, увы, слабости и неумения), полученные от семьи, человек переносит затем на общественную и государственную жизнь. Вот почему духовный кризис поражает, прежде всего, исходную ячейку духовности; если духовность колеблется и слабеет, то она слабеет, прежде всего, в семейной традиции и в семейной жизни. Но, раз поколебавшись в семье, она начинает слабеть и вырождаться — и во всех человеческих отношениях и организациях: больная клетка создает больные организмы.

Очень большое значение семья имеет в жизни боевых летчиков, наземного и обслуживающего персонала. Это крепкий и надежнейший тыл, обеспечивающий офицерам спокойную, связанную с риском для жизни службу. Жены летчиков во время ночных полетов никогда не ложились спать, дожидались своих мужей. Офицеры знали, на земле их ждут любимые жены и дети. Несмотря на все тяготы и лишения службы, семьи военных не разрушались, а становились еще крепче и дружнее.

§ 1. Вам низкий поклон, офицерские жёны!

*Низко кланяюсь вам, офицерские жёны,
В гарнизонах, на точках, вдали от Москвы,
Непреклонен устав и суровы законы,
По которым живёте и служите вы.
Низко кланяюсь вам, офицерские жены,
Это слово от сердца, поклон до земли,
Жизнь и верность в стальное кольцо обороны,
Как в цветочный веночек, навсегда вы вплели¹⁸.*

Каждый раз, когда слышу песню «Низко кланяюсь вам, офицерские жены», сразу вспоминаются недавние, очень тяжелые 90-е годы, когда от безденежья и отсутствия жилья начал громко потрескивать «хребет нашей армии». Когда лейтенанты и полковники массово писали рапорты с просьбой уволить их в запас по любой причине, даже по дискредитации. Когда войска по полгода не получали денежного довольствия, а офицерские жены во многих гарнизонах учились печь лепешки из низкосортной муки и целыми днями для того, чтобы прокормить семью, собирали в лесу грибы и ягоды. Российские Вооруженные силы переживали не лучшие времена, если не сказать, что одни из самых худших.

Но сегодня я не хочу говорить о проблемах армии, дальше речь пойдет о тех трудностях, которые ложатся на плечи офицерских жён. Начну с переездов, поскольку, как утверждают, два переезда равносильны пожару. Уверен, что ни один офицер не может похвастаться тем, что он весь срок своей службы провел в одном гарнизоне. Такого просто не может быть. Переводы случаются по разным причинам: продвижение либо перевод. Продвижение по службе – это радостное событие: более высокий оклад, более высокое звание. Перевод, как правило, связан с различными организационными мероприятиями, к которым можно отнести реорганизацию, формирование, расформирование воинских частей и пр. За всю мою службу я сменил шесть мест, значит – столько же было переездов. И всегда рядом со мной была моя супруга.

¹⁸ *Майя Кристалинская* / М. Кристалинская исполнитель песни // Офицерские жены. Музыка А. Долуханяна, слова Е. Долматовского.

Офицерские жены, какие они? Им посвящено немало песен, стихотворений, рассказов, повестей. Тему я поднял совсем не случайно. Ещё с древних времён считалось, что армию укрепляет высокий моральный дух военнослужащих, ответственность за государство и свою семью, как основу общества, да и самого государства в целом.

Офицерские жены – это особая категория женщин. Они, как и их супруги, должны быть готовы в любую минуту отправиться к новому месту службы, бросив «насиженные» места. Они, как декабристки идут вслед за своими мужьями, не отставая ни на шаг, повинувшись зову сердца. Быть супругой военного – значит постоянно ждать, надеяться, верить и уметь с достоинством принимать неожиданные удары судьбы. Как говорят, жена офицера – это начальник тыла, и чем надежнее этот тыл, тем крепче супружеский союз.

Как уже было сказано, удостоится «звания» офицерской жены равно подвигу, а за подвиги полагаются награды. Конечно, любая супруга военнослужащего скажет, что не за награды она разделяет с мужем радости и печали, но всё же награды должны находить своих достойных обладателей, отмечая их благородство и добродетель.

Жены офицеров не только настоящие верные и заботливые боевые подруги, но и очень скромные женщины. Именно поэтому героини моего очерка очень просили заменить их подлинные имена и фамилии на вымышленные. Эту просьбу я выполнил, тем более что я хотел, повествуя реальные истории семей военнослужащих, рассказать о собирательном образе офицерских жен.

В 1989 году Татьяна, будучи молоденькой наивной девочкой, приехала со своим мужем в авиационный военный городок Комсомольский-2, расположенный совсем не в большом городе, как мечтают очень многие, а где-то в российской глубинке, куда молодого офицера направили служить к новому месту назначения. Квартиру им выделили отдельную и сразу, как и положено было всем лётчикам. Все остальные офицеры полка ожидали очереди при получении заветного места, маленького оазиса семейной жизни, либо же соглашались на жильё с подселением двух-трёх семей.

Татьяна за время службы мужа наслушалась разных историй, которые случаются в небе при посадке и на взлёте. Авиация любит смелых, не прощая слабость и хулиганство в воздухе, сопряжённое с риском для своей и чужой жизни.

В жизни бывают разные моменты, есть и огорчения, и обиды, и разочарования, но что они по сравнению с верой, надеждой и любовью. В трудные годы службы Татьяна верила в то, что когда-нибудь военным начнут выплачивать зарплату вовремя; муж будет хотя бы через один выходной радовать семью своим присутствием; в то, что сын не будет просить у мамы фотографию папы и целовать ее, т.к. не видел его месяцами, потому что, когда отец приходил с работы, сын уже спал, он уходил на работу – ребенок ещё спал, муж приходил на обед – сын в это время был в детском саду.

Татьяна долго берегла сон, руки и спокойствие своего защитника Отчества, потому что именно жены военных живут иллюзией о необходимости постоянной боеготовности. Ведь даже обыкновенная учебная тревога может случиться в любую минуту. Всей жизни может не хватить, мелочной и низменной, чтобы до конца осознать цель вечного стремления к высоте, полету, к преодолению.

Еще одна офицерская жена, Марина, в авиационном гарнизоне Комсомольский-2 живет с 1981 года. До этого они с мужем жили в основном в очень отдаленных от основного проживания жителей региона местах, часто не было ни детского сада, ни школы в радиусе многих километров вокруг. По своей профессии экономист, она практически не работала по специальности. Приходилось зарабатывать на жизнь то продавцом, то в саду, часто просто была домохозяйкой, где-то было работать, о карьере можно забыть, незадолго до расформирования полка устроилась работать военнослужащей. Марина: «Постоянные переезды, о хорошей мебели можно забыть (кто переезжал хоть раз – знает, какой это ужас), что-то ломается, теряется, от сборок-разборок мебель разваливается, часто за копейки продавали. Жили в невыносимых условиях в малюсенькой комнате всей семьей или в двух- или трехкомнатной с подселением нескольких семей. Мужа могли на 1-2 месяца отправить на повышение квалификации или на очередные учения.

Ольга в 1983 году приехала на место службы своего мужа молодого старшего лейтенанта, секретаря комитета ВЛКСМ в г. Ханты-Мансийск. Это был ее первый маленький гарнизон. Мужу перед уездом на свадьбу выделили хорошую квартиру, которую он закрыл на «семь замков», и, с уверенностью вернуться в нее обратно, уехал за будущей женой в Ярославскую область.

Муж описал все прелести и недостатки службы в отдельной части, но судьба к молодоженам повернулась с первых дней приезда в гарнизон «спиной». Выделенную квартиру начальство батальона перераспределило старшине батальона, посчитав, что молодой лейтенант может пожить и в условиях похуже, у него вся карьера еще впереди.

Ольга предполагала все, но то, что ее ждало, было превыше всех ее ожиданий. Квартиру выделили в очень старом доме на четыре семьи. Первым, что пришлось приводить в порядок – покосившееся крыльцо, из-за которого невозможно было открыть входную дверь. Полы на кухне и в комнате напоминали глобус – они плавно от центра комнаты уходили к стенам. Чтобы поставить мебель, приходилось подставлять бруски местами высотой до 15 см. В доме было установлено печное отопление, которое при проверке оказалось в нерабочем состоянии. В комнате и на кухне висело по одной батарее, но в каком состоянии система отопления – мы узнали только в конце сентября, когда комнатная температура составляла 7 градусов тепла.

Очень обрадовались, увидев на кухне лаз в подвал, но, открыв крышку люка, мы поняли, что туда ничего не положишь, потому что погреб был практически весь заполнен водой.

Самое страшное – это было добраться до туалета, который стоял на улице в 70 метрах от дома. Весной, летом и осенью возникала угроза встретиться с крысами, которые порой размеров достигали средней кошки. Питание тварям было обеспечено круглосуточно, рядом находилось оборудованное место для выброса мусора и построены сараи жителей близлежащих домов, в которых разводили кур и кроликов. Зимой дорога к туалету в 40-градусный мороз была страшнее крыс, которые попадались нечасто, а холод и ветер были каждый день.

Помню, в середине ноября 1983 года приехала в гости моя родная тетя и привезла яблоки. Я была беременна, и мне очень хотелось витаминов. В спешке, под впечатлением долгожданной встречи сумку с яблоками оставили в коридоре. Утром, вспомнив о целебном товаре, заглянули в сумку и удивились, все яблоки замерзли. Как великое счастье мы восприняли очередное повышение мужа по службе и перевод к новому месту службы.

На мой риторический вопрос: «О чём ты думала, выйдя замуж за лётчика в 21 год?» – Светлана Иванова не задумываясь ответила:

«Конечно, о любви. Но мы знали, что в сердцах наших мужей на первом месте всегда будет небо. Они его любили больше всего на свете, они обеспечивали тыл страны, а мы обеспечивали их. Влюблялись на межинститутских дискотеках в красавцев в синей форме с первого взгляда, ехали за ними без оглядки в тайгу... Я ни о чём не жалею. Часто говорят, что в небольших гарнизонах жёны офицеров устраивают настоящий гадюшник и тешат себя злыми сплетнями. У нас такого не было. Меня встретили очень приветливо. Мы ставили спектакли в Доме офицеров, капустники. Но мы не только пели и плясали. Работали в медсанчасти, школе, магазинах, на складах, в пекарне, прачечной... 90-е годы были самыми тяжёлыми. Один за другим закрывались полки, самолёты резали на металл. Мужу не платили зарплату. Я не забуду выражение его лица, когда он принесил домой пару котлет из столовой, чтобы покормить наших детей. Это был его обед. В какой ещё стране могут позволять себе так обходиться с боевым пилотом высшей категории?»

Не каждая женщина достойна быть женой офицера – настоящей второй половинкой. Не каждая способна на этот великий подвиг. Около военных находятся женщины, способные пойти на жертвы ради того, чтобы муж мог летать: женщины, которые в вечном ожидании с войны, женщины, которые просто любят и ничего не требуют за это взамен....

Офицерская жена – это и призвание, и подвиг, который сможет совершить не каждая женщина. От жены офицера требуется гораздо больше смелости, самообладания, любви, терпения и понимания, чем от супруги гражданского человека. И, несмотря на все тяготы жизни, выпадающие на долю офицерских жен, они продолжают разделять непростую службу со своими мужьями и выполняют свой долг с честью и достоинством. На офицерских жен, выдержавших все испытания «добровольной каторги», не распространяется понятие «слабый пол». И когда я слышу добрую и хорошую офицерскую шутку, что для наших жен пора утвердить орден **«За замужество»**, я понимаю, какой серьёзный благодарный смысл таится в этом шуточном предложении.

Да святится имя твое, **Жена офицера**, низкий тебе поклон от нас, уволенных в запас, и ныне служащих и готовящихся служить Родине мужей-офицеров!

§ 2. Мы – гарнизон!

Полякова Евгения Алексеевна,
жена офицера, ветеран авиационного гарнизона, член Югорского
творческого союза «Элегия»

Имею ли я право писать от имени многих? Наверное, все-таки имею, хотя бы потому, что это часть моей жизни, как и тех, кто верен нашим традициям и памяти ребят, оставшихся здесь навечно, выполнивших свой воинский долг до конца. «Лихие 90-е» безжалостно проехали и по нам, не щадя никого. Я помню глаза наших офицеров. В них недоумение и в то же время вера в то, что там, наверху, примут правильное решение... Надежды рухнули сразу, когда прощались со Знаменем...

Мы служили за честь и на совесть
В этом ставшем родным нам полку,
Гул привычный турбин над тайгою
Я забыть никогда не смогу.

В сердце память жива, словно рана,
На ветру бьется знамени шелк.
На колени пред ним опустился
В один миг сиротливый наш полк.

Этих крыльев прощание помню
И торжественный круг полосе.
В небо молча, до рези смотрели,
Ставя жирную точку мечте.

Ощущение пустоты и ненужности. Как жить дальше? Для многих это крушение мечты! Быть «небожителем», а потом обосноваться на грешной земле и стать полезным для общества – это дано не каждому. Умные, красивые, гордые, с высшим образованием, а многие и не с одним, но, самое главное, привыкшие к дисциплине и ответственности, они сразу стали востребованными во всех учреждениях и на производстве города Югорска.

Не знаю, человеческий ли фактор, а скорее всего, элементарная жадность высших военных чиновников безжалостно довершили развал полосы и аэродромных построек, которые можно было использовать с толком. И все-таки нам повезло. После сокращения других полков остались руины и брошенные дома, и это при дефиците жилья. Спасибо, власти города поняли, просчитали и помогли, подойдя к этой проблеме по-хозяйски мудро. Но... нас все же обижает, когда нас называют «спальным районом», поселением или «мансийским». **Мы – ГАРНИЗОН!** Нам есть чем гордиться! И есть чем гордиться нашим детям, родившимся и выросшим здесь. Это наше достояние!

Здесь, в официальных документах, скорее всего, не найдется места тому, как мы жили, а порой просто выживали. Как, отрезанные весенним паводком, летали на АН-14 в п. Комсомольский за хлебом. Как получали на хоздворе полстакана молока на грудного ребенка, а в Военторге делили по одной сосиске на человека, чувствуя себя униженным. Чаще всего жены, имея высшее образование, шли работать кем угодно, лишь бы шел стаж, но теряя при этом квалификацию. Привозная вода, холод в домах, мокрые стены, часто болеющие дети...

Мы, «боевые подруги», старались понять и принять эту участь. Знали, за кого выходили, знали, что будет трудно и терпели вопреки всему, а вместе с нами жили в этих «спартанских условиях» и наши дети. Именно для них, воспитывая дух патриотизма, мы поставили памятник «Не вернувшимся из полета», и каждый значимый праздник проводили парады и торжественные построения всех частей гарнизона.

Мы умели красиво отдыхать. Новый год встречали в клубе офицеров, поздравляя друг друга. А какие были «Огоньки»! Эту форму отдыха мы постарались сохранить и поныне. Театру «Версия» в 2013 году исполнится 25 лет, а гарнизону – 50! Это ли не показатель? А масленица, к которой готовились все! Каждое подразделение соревновалось друг с другом. Это мы начали первыми снимать здесь музыкальные клипы, один из которых потом показывали по I каналу ТВ на всю Россию! Да разве все возможно перечислить...

Самолет... наш самолет, застывший на взлете, вершит мемориал первопроходцам земли Югорской, как напоминание о том, что и наш гарнизон вложил лепту в то, чем славится теперь уже город Югорск – один из красивых городов, ставший нам родным домом в

бескрайней сибирской тайге. А в родном гарнизоне в 2002 г., в год 50-летия истребительного авиационного полка, установлен мемориал, которым увековечена память о тех, кто погиб в разные годы при выполнении воинского долга. На памятной стеле, изготовленной из фрагментов самолета МиГ-31, фамилии и имени летчиков, навечно вписанных в историю расформированного полка. Там всегда лежат цветы. Низкий поклон вам, ребята!

Листая страницы памяти, ловишь себя на мысли, что все-таки мы хорошо жили! Может, мы были молоды и поэтому нам все удавалось... Не знаю, но в душе остались только хорошие воспоминания и гордость за прожитые годы!

Жара

Не знаю, помнит ли кто, хотя забыть такое невозможно. Черета трагических событий и обстоятельств 1996 года вряд ли сотрется из памяти.

Лето выдалось на редкость жаркое. Кто успел – уехал в отпуск. Оставшиеся, отвыкнув от такой солнечной щедрости, мечтали дотянуть до вечера, чтоб насладиться прохладой. Лес аж хрустел от сухости, словно накрахмаленная рубашка, и надеяться на его дары в это время было бесполезно. В Военторге тоже был «неурожай»! На пустых полках сиротливо стояли банки морской капусты да перловая, как камень, каша с призывно улыбающейся хрюшкой на этикетке. Какие фрукты? Кто их видел? Ну, разве что в поселок съездить, но вот напасть – не было денег. На кассе финансовой службы второй месяц не менялась табличка с короткой надписью «Денег нет!». Единственное, что распухало и набирало вес – долговая книжка магазинчика «Для ВАС». Прибыли не было, ассортимент скромный, но Боря, предприниматель из своих, терпеливо входил в положение, со вздохом считая убытки.

Был еще один весомый нюанс, создававший нервозность – смена командного состава. Ушел Сапрон, с которым было спокойно, привычно, надежно и в небе, и на земле.

Умел он угадывать душевное состояние каждого пилота, входить в положение, не отмахиваясь от мелочей. Может быть, на земле это было и не важно, но в небе имело особое значение. К новому коман-

диру такого доверия не было, ну... как-то не случилось. Это угнетало всех, независимо от положения, вселяя тревогу.

Тот злополучный вечер был по-особенному напряженный. Даже природа замерла в ожидании чего-то зловещего. Накаленный за день воздух не шевелился. Наш гарнизон всегда был закрыт для посторонних, мимо КПП не пройдешь, поэтому за детей мы не переживали, они гуляли спокойно. Вот и сейчас те, кто постарше, «наблюдали» за полетами поближе к аэродрому, несмотря на запреты.

Звать домой – пустой номер, проголодаются – сами прибегут, думала я. Мальчишки, дети военных – закваска особенная! Я бы их вообще в армию не брала, они итак с рождения на службе! Мои радужные мысли прервал звонок:

– Привет! – тактично сказал знакомый голос.

– Ваня! – сразу узнала я. Военные чаще ощущают округлость земли. Кто-то с кем-то обязательно пересекается. Вот и он. Только приехал – и рад был увидеть знакомое лицо.

– Привет, Ванечка! Ты что, в запасных сегодня или как? – пошутила я.

– Да нет, как все – летаю! После полетов поеду своих встречать! Они уже у друзей в Свердловске меня ждут. Ты как, с работой для Натальи договорилась? А то я ее уже обнадежил!

– Обижаешь, я слово держу! С сентября примет класс! – обрадовала я.

– Спасибо! Ну, все, побежал!

Взрыв прозвучал так близко, что зазвенели стекла.

– Мама! – сын, задыхаясь, влетел в квартиру.

– Самолет упал! Я видел! Наши уже все там! – выпалил он, округлив глаза, и умчался, перепрыгивая через ступеньки.

Я выбежала вслед за ним. По центральной аллейке сновали люди, в основном женщины. В глазах застыл ужас неизвестности. Наконец я увидела соседа Сережу Куракина. Он шел медленно. Лицо бледное, напряженное.

– Сережа, кто?

– Емельянов Иван! – прозвучало через силу.

– Петька Супрунов чудом жив остался, а он ...не успел, – сказал он потерянными голосом и, махнув зажатой в руке фуражкой, пошел к подъезду. Я застыла на месте. Появившийся откуда-то ветерок про-

шелся по мокрому лицу и тут же исчез. В голове эхом звучал Ванин голос.

Утром позвонил замполит. Попросил собрать женщин и приготовить клуб для прощания. Зеленая форменная река текла по кругу, огибая гроб и не встреченную Ваней Наташку. По бокам к ней в страхе и непонимании происходящего жались двое маленьких детишек и...нескончаемая жара...

Вытеснив суету, в гарнизоне поселилась тревожная тишина. Вроде все как всегда, но что-то витало в воздухе необъяснимое. Просачивались робкие слухи о расформировании полка, но они резко отметались. Ну не может произойти такой глупости! Оголить всю Западную Сибирь!!! Это преступление! Кто же рискнет додуматься?! Хотя... 90-е годы уже показали, как лихо, росчерком красного карандаша некоторые «лампасники» расправились со своей страной, разрушив семьи, судьбы, безжалостно сталкивая лбами целые народы! Рвалась на трон жадность, преступность и беспредельщина! Армию расшатывали, разваливали целеустремленно и размеренно! То, что было незыблемо – рухнуло, как карточный домик. Сколько же тогда самодуров стояло у руля – страшно подумать! А ведь страдали мы, – наши мужья, дети! Офицеры, которые присягали честью и на совестью! Да они жили этим!!! Страшно было смотреть в эти глаза, где поселился вопрос «а вдруг?».

А на окошке финансовой части все так же гримасничала привычная надпись. Это были первые «звонки», но тогда мы гнали от себя эти мысли. Грызла обида – «за что НАС так «унижают»!

Терпение лопнуло, когда прямо на улице маленький ребенок упал в голодном обмороке. Стихийно собрала женщин в клубе.

– Ну, что, девчонки, делать будем? Ладно мужики – они зависимы от обстоятельств, да и погоны на плечах, а мы? Что, так и будем терпеть это все? Ну? Давайте аргументы, предложения, в конце концов! – долго ждать не пришлось, видно, у всех уже накипело:

– Забастовка!

– Лучше голодовка! А что? Мы реально каждый день этим занимаемся, никаких диет не надо!

– Я вообще могу одна за вас всех поголодать, мне только на пользу! – попытался кто-то шутить.

– Стоп, девочки! Сейчас важно, чтобы нас услышали! Думайте, как это сделать!

– Ясно, что через прессу, на ТВ выйти! Наконец, позвонить в Москву! На Министерство обороны выход найдем! А что? Давайте пробовать!

– Срыв полетов! – робко прозвучало в зале.

– Да мы и так после аварии не летаем. Ну, как запасной вариант надо иметь в виду. Вот заступим на дежурство и ...

– Да это когда будет! До осени сидеть здесь будем? Надо сейчас действовать! – Дух и решительность «боевых подруг» креп с каждым новым предложением, и это радовало, появился боевой азарт и сплоченность.

Мы выбрали комитет, составили протокол и требования. Бумаги спрятали подальше, чтоб не попали в чужие руки.

А пока решено было варить кашу и кормить детей. У меня деньги были. Мой муж к тому времени уволился и работал в «Тюментрансгазе», хватило и на молоко с маслом.

Когда весть о нашем вопиющем поступке докатилась до «верхов», был отдан негласный приказ – «Пресечь безобразие на корню, не выпускать эту Полякову за пределы гарнизона!» Как сейчас помню, лесом, обойдя болото, вышла на перекресток, где уже ждала машина. У кого в семьях были груднички, мужчины по очереди «на всех» ездили на молочную кухню в поселок. Я примостилась на заднем сиденье рядом с Яном Синецким. Мельком заметила, как он вытащил тощую, измятую пачку «Примы» и разломил пополам сигарету. Половинку тут же бережно спрятал в пачку:

– Дожили! Я – майор, не могу позволить себе нормальные сигареты! Стыдно! – с обидой процедил сквозь зубы Ян.

В поселке, сделав несколько существенных звонков по между-городке, решив попутно необходимые вопросы, я, как партизан, вернулась в гарнизон.

На следующее утро ко мне зашел сосед Саша Асосков, на перекур. Ритуал был тайным от Светули – его жены и моей доброй подруги. Поскольку та не переносила табачного дыма и частенько нас гоняла – говорили мы шепотом.

– Саша, а почему при параде в такую рань? – увидев его в форме, удивилась я.

– Полеты! На дежурство заступаем!

– Как же так! Грех ведь! 40 дней не прошло! – по-женски начала я.

– Приказ не обсуждают, да и засиделись мы уже без полетов, пора делом заняться! Труба зовет! – оптимистично заявил Саша и улыбнулся.

Закрыв за ним дверь, я метнулась к телефону. По «цепочке» собрались женщины, и мы толпой, «на всех парах» ринулись к автопарку. Там уже гудела техника, готовая выйти на аэродром. Загородив шлагбаум, мы решили ни за что ее не выпустить. Сорвать полеты – дело серьезное, попахивает авантюризмом в больших масштабах!

– Дави их бамперами! Я из-за этих баб под трибунал не хочу! – отчаянно кричал командир ОБАТО Нейман А. Но мы стояли, упрямо взявшись за руки. Машины вышли с опозданием на два часа!

Ближе к вечеру меня вызвали в штаб полка. На связи был чин из Свердловска. По голосу узнала Лешу Нехаева, сослуживца из Килпов.

– Евгения, опять ты бузишь? Мне бы сразу догадаться, что это ты. Впрочем, денег можем дать только за месяц! Больше пока нет! – Как отрубил Леша.

– Ты, Леша, меня знаешь! Надо все и сразу! У нас есть запасные аргументы. Забастовка устроит? – как могла спокойнее ответила я.

– Да ты что, с ума там сошла? Вы думаете одни такие? Вся страна нищая!!! Где я вам такие деньги возьму? – взорвался он.

– Ну, как знаешь, наши условия остаются в силе! – упрямо дожимала я. В ответ повисла тягучая пауза. Потом тяжелый вздох и уже менее решительный голос Леши – Ладно, ваша взяла, только давай так – за месяц завтра, остальное через два дня, – начал опять торговаться Леша.

– Несерьезно, Леша! Наши условия я сказала, ну а меня ты знаешь!

– Хорошо! Все так все! – наконец согласился он, закончив спор. Это была победа! Наша маленькая женская победа! Выйдя из штаба – дала волю чувствам. Запоздалая истерика после долгого напряжения нашла выход. Я размазывала «красоту» по мокрому лицу, словно камуфляж перед боем, не стесняясь никого, а вокруг радостно шумели возбужденные девчонки!

Надо отдать должное, Леша слово сдержал и уже на следующее день наконец-то исчезла словно плесень, мерзкая табличка на окошке финансовой части.

Телефон надрывался. Глянула на часы – 6 утра! Что за люди?

Ну, кому не придется вытащить меня из постели в такую рань? Напряженность предыдущих дней дала о себе знать, и я позволила от души расслабиться.

– Слушаю! – сонно промямлила я.

– Не спите?

– С чего бы теперь спать? Бодрствую благодаря Вам!

– Воробьев вас беспокоит!

– Что случилось? – узнала я голос заместителя командира полка.

– У нас к Вам просьба! – начал он вкрадчивым голосом. Надо бы сходить к Ирине Синецкой и так... тактично, ну... поддержать ее, что ли? В общем, организуйте все, как в таких случаях делается!

– В каких? Конкретней!

– Ян разбился!.. Пожалуйста, очень прошу! – прошелестел голос и отключился. Я оцепенела. Вот оно! 40 дней не прошло... Перед глазами всплыла недавняя картина – Ян, измятая пачка «Примы»... Господи! За что? Кто ответит за осиротевших детишек? Уже позже все вспоминали, что Ян не хотел лететь, видно, чувствовал: «Лечу, как в черную дыру! – делился он впечатлениями после первого вылета. Да... был бы Сапрон – снял бы с полетов, а новый принял за блажь».

Позже, пересматривая старые кассеты, в поисках необходимого материала, натолкнулась на кадры похорон Вани Емельянова, увидела роковое совпадение, повергшее меня в шок! За гробом Вани шел Ян!!! Один!!! Все остальные офицеры еще только строились. Он шел один, сняв фуражку, словно знал, что будет следующим...

Каждый год, в августе, ребята летают на место гибели Яна Синецкого, потом собираются у Вани, за полосой. Скромный памятник сделали сами из останков его самолета. Ходим с детьми туда и мы. Дети должны знать и помнить, где они родились, кто были их отцы, и гордиться своей маленькой родиной, частью которой они являются. Иначе нельзя! Да просто потому, что они – дети военных, и этим все сказано!

Слухи оправдались. И все равно до конца не верилось. Может, ошибка? Бывает же такое. Нет! В глазах растерянность... Ну как же так? Ведь это была их жизнь! Мечта! Вера! Кто-то потом не выдержит – сломается, а кто-то смирится и сменит привычную форму на гражданский костюм, но это потом, а пока мы смотрели в их лица. Гордые! Красивые! С застывшими слезами на глазах, они в послед-

ний раз замерли в строю на родной полосе, чтоб проститься со знаменем!

Как же трудно писать об этом. Я помню чувство пустоты, словно частицу сердца вырвали безжалостно, навсегда...

Потом улетали самолеты ... Взмыв в небо, они качнули крыльями, прощаясь с родными местами навсегда, а мы смотрели вслед, пока последняя точка не растаяла вдали.

С большой охотой наших мужчин брали на работу, как только видели, что это офицер запаса. Дисциплинированные, грамотные специалисты и руководители! С ними, конечно, надежно! Такие всегда нужны. Сейчас половина – новые жители, чужие люди, равнодушные к нашим традициям. Иной раз ловлю себя на мысли, что все реже вижу родные лица в гарнизоне. Пусть его называют «по-модному» спальным районом, а для нас он есть и остается гарнизоном – самым дорогим местом на земле!

§ 3. Театр и искусство – великая мобилизующая сила

Вспоминает жена офицера, руководитель театра «Версия»
Воробьева Елена Николаевна.

В людях обесценивается тот духовно и жизненно-образующий плодородный слой, без которого не прививаются в человеке понятия Чести, Долга, служения Истине и Отечеству. Культура – это мама народа. Лишенный культуры народ подобен сироте без роду, без племени, которому не за что зацепиться и не на что надеяться. Культура России – это ее главный становой хребет, составленный из позвонков культур всех наций и народностей, которые в ней на данный момент проживают.

Как-то так получается, что жены у военных – это врачи, учителя, работники культуры. В отдаленных гарнизонах они не всегда могут найти себе работу по специальности. Режиссеру Елене Николаевне Воробьевой повезло. Видимо, так звезды сложились, что организовала она здесь народный театр. Елена Воробьева – основательница театра, заслуженный деятель культуры Ханты-Мансийского автономного округа. За 24 года работы в театре Елена Николаевна осуществила более 40 театральных постановок.

Елена Николаевна рассказывает: «Когда мы с мужем в 1988 году приехали в гарнизон Комсомольский-2 из Красноярска, мне предстояло защищать дипломную работу – поставить спектакль. Самодеятельность при клубе была. Собрала я энтузиастов, и поставили мы «Приговор» по Варфаломееву». И поняли самодеятельные артисты, что не смогут они жить прежней будничной жизнью, затянула их сцена, захотелось творить и нести радость зрителю.

... С этого все и началось. Каждый раз к Новому году ставились детские спектакли: «Следствие ведут колобки», «Буратино», «Пришельцы с другой планеты», «Новый год в Африке». Для взрослых – «А поутру они проснулись», «Метранпаж», «20 минут с ангелами», «Последняя попытка», «Диоген», «Необычайный секретарь», «Шутки в глухомани», «Конкурс»...

«... В гарнизоне выход каждого нового спектакля ждали с нетерпением. Это уже потом. А поначалу... поначалу жены офицеров с опаской относились. Все же мы тогда были молоды: как бы чего не вышло. Они вместе с детьми приходили на репетиции, смотрели, как

мы работаем. Случалось даже на гастроли вместе с нами ездили. Потом убедились, что театр – это благо. Он отвлекает мужчин от дурных привычек, бесконечного копания в гараже, помогает человеку раскрыться, проявить новые качества, – вспоминает Светлана Владимировна Овчинников, жительница Югорска-2, с 1973 года актриса народного театра – ...Дети потом стали гордиться, что их родители играют в театре».

Николай Иванович Воронов – бывший офицер, теперь директор молодежной биржи труда «Гелиос». Играет в театре с 5-го класса. Вместе с Еленой Николаевной они и организовали театр. **Николай Воронов – ведущий актер театра. В его актерском багаже более 30 персонажей.**

Свои актерские способности неожиданно раскрыл ветеран Вооруженных сил, председатель общественной организации офицеров запаса «Взлет» Бердышев Алексей Геннадьевич. Труппа готовилась к фестивалю, но так случилось, что один из актеров уехал на другое место жительства. Роль поручили Бердышеву, и он настолько мастерски с ней справился, что получил за нее первое место.

За 24 года в театре поставлено более 40 спектаклей для детей и взрослых. Многие из них становились призерами на окружных театральных фестивалях, которые с 1999 года регулярно проводит творческое объединение «Культура» под чутким руководством Зинаиды Федоровны Моор. Два Гран-при фестиваля за спектакли «Я не Раппапорт» и «Особо любящий таксист», четыре спектакля отмечены дипломом первой степени: «Шутки в глухомани», «Группа ликования», «Мужчины по выходным», «Порох». Театр трижды выезжал на Всероссийский фестиваль любительских театров России. И там актерское мастерство отмечено по заслугам: лауреаты Всероссийского фестиваля любительских театров Сибири (город Омск) и дипломанты Всероссийского театрального фестиваля «Успех» (Щельково), лауреаты Международного фестиваля «Ваш выход» (Похвистнево), диплом за лучший актерский ансамбль получили Николай Воронов и Алексей Бердышев, лучшие женские роли Татьяна Смирнова и Светлана Рубцова.

Актеры театра «Версия» – это люди с яркой индивидуальностью.

Николай Воронов – известная личность в театральных кругах округа, актер, готовый к импровизации и творческому поиску. Благо-

даря его организаторским способностям театр не раз имел возможность участвовать в международных фестивалях. В 2011 году Николаю Воронову присвоено звание «Заслуженный деятель культуры ХМАО-Югра», что является высокой оценкой деятельности всего коллектива.

Алексей Бердышев на протяжении всех лет служения в театре сыграл более двадцати ролей, является незаменимым Дедом Морозом на всех новогодних мероприятиях, участвовал в окружном съезде Дедов Морозов и Снегурочек в городе Ханты-Мансийске, признан лучшим Дедом Морозом города Югорска. Алексей Геннадьевич пользуется заслуженным авторитетом среди коллег и благотворно влияет на поддержание благоприятного морально-психологического климата в коллективе.

Елена Воробьева проводит актерские и речевые тренинги, и тогда солидные люди – директора, инженеры, специалисты образования превращаются в непосредственных детей. Репетиции – это всегда смех, шутки, ребячество и лишь на последнем этапе перед выпуском спектакля царит напряженная, нервная атмосфера, но без этого нельзя – рождается спектакль, а это дело очень серьезное. Премьера спектакля в театре – всегда яркое событие в культурной жизни Югорска. Это попытка разобраться в жизни, осмыслить и понять происходящее. Как в реальной жизни, так и на сцене соседствуют смех и слезы. Актеры вместе со зрителями ищут ответы на вечные вопросы о смысле жизни.

За всеми успехами стоит огромный труд артистов театра. Полк расформировали. Бывшие офицеры теперь работают на различных предприятиях Югорска. Каждый день им приходится ездить 15 км туда и обратно. И все же после работы они идут в свой народный театр «Версия» на очередную репетицию.

§ 4. Прощание со Знаменем

Раиса Степановна Волобуева-Никулина, прапорщик запаса,
ветеран 763-го истребительного авиационного полка,
член Югорского творческого союза «Элегия»

Замер строй,
суровы лица,
стиснуты до боли
зубы сослуживцев.

Дружно шаг чеканя,
торжественно на плац
знаменосцы Знамя
выносят на парад.

На парад прощальный,
когда не изменить
хода военной реформы
в свете политсобытий.

Полк расформирован
умами высших чин,
решивших одним махом,
судьбу и жизнь мужчин.

Мужчин вполне достойных
времени, судьбе,
самозабвенно преданных
профессии своей.

Жизнь, как на экране,
перед взором их
шла, сменяя кадры,
как единый миг.

Многое связано
с этим полком –
охрана рубежей
от воздушных врагов.

От северных морей
до южных широт –
с применением оружия
высокоточных частот.

Охрана Предуралья –
с Уральской стороны,
Сибирского региона
Тюменской области.

Участие в манёврах,
слаженный полет,
выучка, дежурства –
боевой налет.

Уничтожал ракеты
«противника» в ночи,
учебные полеты
в готовности «один».

Товарищей теряли
мы в боевом строю,
но не забывали
мы про их семью.

Полк был способен
Отчизну защищать,
как охраняют бережно
свою родную мать.

Качественно, в сроки
приводился полк
в готовность боевую
в любое время, в срок.

Награжден был выпелом
за ратные дела
Министерством обороны.
Честь всем и хвала!

Переходящим Знаменем
был также поощрен,
как победитель соревнования
за труд достойный свой.

Отметил годовщину
сорок пятую свою,
но теперь прощался со Знаменем в строю.

На одно колено
перед полковым
опустился Знаменем
последний командир.

Поцеловал он Знамя,
навек прощаясь с ним,
дань отдавая
традициям полковым.

Как гром
среди ясна неба,
среди тайги, болот
прозвучали эхом
выстрелы винтовок.

Залп салюта скорбный,
волнуя душу, кровь,
прогремел прощальный,
людей бросая в дрожь.

Комок застрял у горла
товарищей моих,
кое-кто, не пряча,
слезу ронял в тиши.

Позади застыли,
как боги, на плацу
серебряные МиГи
часовыми на посту.

Сверхзвуковые МиГи,
товарищи мои,
легко ли мне расстаться
с вами хоть на миг?

Полотнищем играя,
дул ветер озорной,
а солнце освещало
его своим лучом.

Как алая зарница,
стяг шелковый алел,
багряною денницей
он душу мне согрел.

Вновь чеканя дружно
шаг в боевом строю,
знаменосцы Знамя
уносили, как мечту.

Уносили Знамя —
военную судьбу,
а с ним частицу сердца
и жизни полосу...

1998 г., апрель, г. Югорск-2

Глава 5 ВСПОМИНАЮТ ВЕТЕРАНЫ АВИАЦИОННОГО ГАРНИЗОНА КОМСОМОЛЬСКИЙ-2

§ 1. Воспоминания ветеранов 763-го ИАП

Валентин Артемович Арутюнян, заместитель командира 763-го истребительного авиационного полка: «Основным назначением нашего полка являлась защита северных рубежей страны. Так как мы были единственным военным подразделением, охранявшим территорию страны и Севера, то и уровень боеготовности полка был соответствующим. Авиация не терпит халатного отношения к своим обязанностям, поэтому в полку служили настоящие профессионалы, знающие свое дело. Те, кто не был уверен в своем профессионализме или сомневался в себе, уходили не задерживаясь.

Будучи командиром эскадрильи, я обучал молодых летчиков, пришедших после училища. Учебная подготовка проходила и в дневное, и в ночное время суток, в любую погоду. Цель такой подготовки – довести умение управлять самолетом в любых погодных условиях до совершенства, отрабатывать тактику воздушного боя в дневное и ночное время. Особенно интересными были групповые ночные вылеты, когда четыре истребителя, взлетая друг за другом, собираются в небе и перекрывают воздушную трассу с четырех сторон. В этом положении присутствие в воздухе посторонних объектов легко обнаружить на расстоянии до 400 км! Своеобразным экзаменом, проверкой работы полка являлись стрельбы, проходившие на специальных воздушных полигонах. Летчикам необходимо было уничтожить движущуюся в воздухе мишень – самолет, управляемый с земли с помощью радиосвязи.

Кроме учебной подготовки мы производили вылеты с целью охраны северных границ сопровождения американских самолетов-разведчиков. Во время полета разведчика наш истребитель неотступно следовал за ним, следя, чтобы не допускалось пересечения границы.

Неоднократно наш полк и его личный состав получали награды за отличие в воинской службе, немало было у нас настоящих героев. Уже одно общение с такими людьми доставляло радость, поэтому

годы службы я вспоминаю с необычайной теплотой — они не только помогли мне воплотить в жизнь детскую мечту — стать летчиком-истребителем, но и дали настоящих друзей, в которых я могу быть уверен больше, чем в себе...»

Юрий Васильевич Гречухин, подполковник, командир эскадрильи 763-го истребительного авиационного полка: «Службу я начал в авиационном полку, дислоцировавшемся в Мурманской области. В 1986 году меня переводят в 763-й истребительный полк, и мой перевод совпадает с переходом полка на новую технику — истребители МиГ-31. Машина эта была оснащена, как говорится, по последнему слову техники, имела массу достоинств по сравнению с предыдущими самолетами — Як-28 и МиГ-25. Летчикам необходимо было овладеть навыками управления новыми истребителями. 763-й полк был третьим в нашей стране, перешедшим на МиГ-31, и этот переход прошел успешно. Новые самолеты позволяли совершать групповые ночные вылеты, в то время как предыдущие истребители не были такими совершенными. Осуществляя охрану северных границ, мы часто совершали вылеты к Карскому и Баренцеву морям...

Одним словом, все, что должно было обеспечить нормальную жизнь военного городка. К 1968 г. гарнизон Мансийский был полностью готов к приему самолетов-истребителей любого типа. В том же году здесь начала базироваться сначала эскадрилья, а в 1969-м — 763-й истребительный авиационный полк войск ПВО».

Алексей Александрович Губин, подполковник, старший штурман 763-го истребительного авиационного полка: «Во время холодной войны по всей стране создавались щиты из истребительных полков. Целая сеть военных аэродромов протянулась по северу страны. Лётчики с Новой Земли, Мончегорска, Амдермы, Норильска и Комсомольского-2 (такое название носил Югорск-2) выпроваживали «заблудившихся» вблизи наших границ зарубежных гостей.

Когда американцы подлетали к нейтральным водам, взлетали самолёты с Карского побережья, располагавшиеся в Амдерме, следом наш Югорск-2 сажали «в готовность». Мы сидели в тесных кабинах даже в 45-градусный мороз. В унтах, высотно-компенсирующем костюме с гермошлемом и меховой куртке. Через 25 минут сменя-

лись, потому что можно было замерзнуть до смерти. Главной нашей целью, в случае нападения неприятеля, были американские сверхдальние стратегические бомбардировщики-ракетоносцы В-52. Они представляли особую опасность – несли на себе 24 ракеты с ядерными боеголовками и могли вместить даже 2 термоядерных бомбы. Ракеты, выпускаемые на высоте 600–700 м, очень сложно было обнаружить нашими локаторами. Это возможно, когда «крылатая угроза» уже в 45 километрах от цели. Но ракета летит со скоростью 800 км в час и преодолевает это расстояние за 3 минуты... Поэтому в случае нарушения границы мы должны были открывать огонь на поражение. Сейчас на Севере не осталось истребительных полков, в Ханты-Мансийском округе нет ни одного истребителя, кроме тех, что стоят в Югорске на постаменте, как напоминание о былом величии. А самолёт В-52 всё ещё находится на вооружении в США. Просто холодная война закончилась. Но я считаю, что уважать можно только сильную страну, иначе она рискует стать нефтегазовой провинцией.

Когда с развалом страны положение в полку стало усложняться, мы верили, что самое худшее – ликвидация воинского подразделения – не наступит. Но шло время, и каждый наступающий год только усугублял ситуацию – не было зарплаты, не было горючего, люди, болеющие небом, были вынуждены днями напролет заниматься строевой подготовкой или уборкой территории гарнизона. Многие уходили еще тогда, но большая часть все ещё не теряла надежды. Не теряли мы надежды даже тогда, когда приехавшие на 45-летие полка представители высшей власти открыто намекнули, что содержать наш полк государство уже не в силах, а значит, расформирование неизбежно. В конце концов, то, чего мы опасались и во что не хотели верить, произошло. Но я хочу отметить, что люди, потерявшие дело своей жизни, свою мечту, не потеряли себя. Большая часть наших военнослужащих нашла работу, хотя для этого пришлось переквалифицироваться, многие занимают сегодня руководящие посты. Конечно, в этом, как и в том, что бывший гарнизон мансийский преобразован в район города и продолжает жить, велика заслуга администрации города и предприятия ООО «Тюментрансгаз». ...К сожалению, стремление к разрушению всегда присутствовало в политике нашей страны. И меньше всего в таких случаях думали о человеческих судьбах...»

Вспоминает капитан запаса ветеран 763-го истребительного авиационного полка, летчик Петр Анатольевич Чумак: «Я родился 18 сентября 1962 г. в городе Севастополе. С 5 лет жил и воспитывался у дедушки Ефимова Петра Петровича, который проживал в Тамбовской области, станция Селезни. Благодаря дедушке сформировались такие качества характера, как трудолюбие, ответственность, честность и принципиальность. Дедушка научил не бояться никакой работы и привил любовь к природе и родной земле.

В 1980 году окончил 10 классов Селезневской средней школы и поступил в Тамбовский сельскохозяйственный техникум. Мечтал стать агрономом и заниматься развитием сельского хозяйства.

В 1980 году был призван в ряды Советской армии. Прохождение службы начал в школе младших авиационных специалистов (ШМА-Се) в городе Москве. По окончании ШМАС получил назначение в истребительный авиационный полк, расположенный в Архангельской области в городе Котлас–«Савватия». Там механик Чумак П.А. стал обслуживать учебно-боевые и боевые самолеты МиГ-25. Выполняемая работа пришлась по душе, заинтересовала. И когда командир звена, старший лейтенант Дмитрий Соловьев, предложил поехать поступать в летное училище, не раздумывая, дал согласие. Желание поступить в Ставропольское высшее военное авиационное училище летчиков и штурманов (СВВАУЛШ) было так велико, что при прохождении медкомиссии в один день согласился удалить три коренных зуба без обезболивания, а затем перенес операцию по удалению вены. В итоге ВЛК – была успешно пройдена.

В августе 1982 года я стал курсантом летного отделения СВВАУЛШ. За время обучения в военном училище освоил 3 типа самолетов. Летать очень нравилось, самостоятельный налет на боевом самолете МиГ-23 на момент выпуска из училища составлял 26 часов 40 минут. В 1984 году в городе Севастополе женился. Всегда считал и считаю, что главное в жизни человека – семья. Да и вообще, практически все значимые для меня праздники связаны с моим родным городом – Севастополем. А в 1986 году произошло сразу несколько важных событий в жизни, одно из которых – рождение в Севастополе 23 июля сына Виктора. Эту радость помню как сейчас: с утра успешно сдал экзамен и, зайдя в спальный корпус, получил из рук друзей телеграмму от тестя: «Петя, поздравляем рождением сына-богатыря. Вес 4450, рост 57 см». Эту телеграмму, затертую до

мелких дырочек, храню до сих пор. Рождение сына отпраздновали по-царски: соком и плюшками. В августе 1986 года сдал все выпускные экзамены, получил диплом об окончании училища, лейтенантские погоны и первое назначение в учебно-боевой полк в р/п Домбаровский.

С сентября 1986 по сентябрь 1987 года проходил службу в р/п Домбаровский Оренбургской области. Летал на самолетах МиГ-23. В октябре 1987 г. получил назначение в ИАП 40 367, «Бобровка», расположенный в поселке Октябрьский Кинельского района. В «Бобровке» получил очередное звание – старший лейтенант и прослужил до февраля 1990 года. Прошел курсы переучивания на МиГ-31 в центре «Саваслейка». В марте 1990 года прибыл в поселок Комсомольский-2 Тюменской области для дальнейшего прохождения службы. Еще с курсантских лет помнил, что хуже места службы чем Комсомольский-2 – нет, такое бытовало мнение среди летчиков. Но решение на перевод принял добровольно (предварительно посоветовавшись с женой), немаловажную роль сыграла зарплата, она была больше, чем в центральных районах. Сразу скажу, что ни разу с женой не пожалели, что приехали на Север. В феврале 1990 года было присвоено очередное воинское звание – капитан. Ушел в запас в октябре 1994 года.

За время службы случалось много нештатных ситуаций, но 2 из них, произошедшие в Комсомольском-2, остались надолго в моей памяти.

Экипаж в составе штурмана капитана Ляшок Валентина и летчика капитана Чумака Петра выполнял полет на предельную высоту (полет на «потолок» составляет 20000 метров). При выполнении полетного задания произошел разрыв топливного трубопровода. Керосин выливался в корпус самолета, возгорание боевой машины могло произойти в любой момент. Сработала сигнализация «Пожар левого двигателя». Проанализировав ситуацию и доложив РП о случившемся, экипажем было принято решение об остановке двигателя и прекращении полета. Посадка самолета на аэродром была произведена на одном двигателе. До сих пор помню, что первым к нам подбежал командир полка Сапроненков В. М., которому мы и доложили о случившемся. А потом я увидел жену, идущую по ЦЗ (Ирина шла на дежурство). Сообщать о случившемся я не стал, поздоровавшись, мы разошлись в разные стороны.

Одна из серьезнейших аварийных ситуаций произошла при выполнении контрольного полета с заместителем командира эскадрильи майором Тарасенко Валерием. При заходе на посадку не вышла передняя стойка шасси. Было выполнено несколько манипуляций для постановки передней стойки на замок. Все выполняемые действия не дали результата, стойка на замок не стала. Руководитель полетов предложил уйти в безопасную зону и катапультироваться. Мы приняли решение произвести посадку: самолет стоил больших денег, и было жаль бросать машину.

Ситуация была сложной, при посадке могло произойти возгорание самолета. Благодаря нашим грамотным и слаженным действиям, посадка произошла успешно, самолет остался в строю. В награду за наши действия мы получили бутылку коньячного спирта и обещания отправить наградные документы. Но обещания так и остались обещаниями... Было обидно осознавать, что стоимость жизни двух человек и спасенный самолет приравнивали к бутылке спиртного.

В моей жизни армия много значит, это важная часть моей жизни. От службы осталось много хороших воспоминаний, часто встречаюсь с друзьями-однополчанами, многие из них работают со мной и сейчас.

«Я люблю тебя, жизнь!!!» Эти слова я могу сказать и о себе. После увольнения из армии мы остались жить в Югорске. С 1994 года я работаю в «Газпром трансгаз Югорске» машинистом компрессорных установок, сначала – в Пелымском ЛПУ МГ, затем в Сосновском ЛПУ МГ. В моей жизни всегда встречались и встречаются хорошие люди, и я этому рад».

Вспоминает ветеран 763-го ИАП, майор запаса А.К. Турбин. Дело было в 1993 году: «Прошло четыре года после окончания военного училища и приезда в гарнизон Комсомольский, ныне Югорск-2. Дыра здесь была – не приведи Господи, идеальное место для ссылки. В Войсках ПВО даже пословица такая была: «В ПВО есть три дыры – Комсомольский, Кемь, Мары». Развлечений было раз-два и обчелся, поэтому избыток энергии «сжигался» в основном в спортзале местного, тогда еще убогого клуба. В то время на должность начальника физической подготовки назначили майора Баргилевича, приказав поднять спорт в полку на небывалую высоту. Имея два высших образования за плечами, большой радости от

назначения он не испытал. Но приказ есть приказ, да и за время службы он зарекомендовал себя человеком крайне ответственным и целеустремленным, всегда добивающимся выполнения поставленной задачи. Таким Олег Антонович остается и сегодня, занимая должность заместителя начальника службы по связям с общественностью ООО «Газпром трансгаз Югорск».

Так вот, подходит он ко мне и говорит: «Саша, через неделю соревнования по гилям. Ты с этим делом знаком, а мне покажешь – научусь!» Нашли еще четырех крепких, настырных бойцов и поехали в Челябинск на первенство дивизии ПВО.

Перед самой посадкой в поезд подбегает и.о. начальника автослужбы, сует в руку бумагу и с мольбой в голосе кричит: «Ребята, выручайте, получите на складе пару деталей!» Я кивнул, сунул бумагу в карман, думаю: от двух «железяк» наш багаж сильно не отяжелеет.

На соревнованиях разгромили мы всех в пух и прах, завоевав все первые места. Соперники были в шоке – всю жизнь считалось, что у авиации в спорте обе руки левые. Правда, потом отлеживались мы сутки, так болело все тело. Как говорится, зарвались. На следующий день стали собираться домой, укладывать чемоданы – в уставших руках они казались чугунными.

Тут я вспомнил про бумагу с «железяками», достаю из кармана, разворачиваю и читаю вслух: «Заявка на запасные части: мост задний для автомобиля УАЗ– 469 в сборе – 1 (один); коробка передач для автомобиля УАЗ-469 в сборе – 1(одна). И.О. начальника автомобильной службы в/ч ... к-н N...».

Угадайте с первого раза, какие слова были высказаны в адрес этого И.О. после прочтения и по приезду. А он выслушал их как ни в чем не бывало и говорит: «А что тут такого? Вы ребята здоровые, на плечах тихонько бы привезли».

Белой завистью завидую таким людям, которым плюй в глаза – все божья роса. Махнули рукой да пошли. Потом между собой звали его «ИА», по крику очень сообразительного животного».

Вспоминает начальник штаба 763-го авиационного истребительного полка, подполковник Николай Николаевич Витюк: «Родился в г. Бахмач Черниговской области 06.09.1959 года в семье рабочих. С детства в небе видел боевые самолеты над своим домом, так как рядом, в 30 км от города, находился военный аэродром

г. Конотоп, а пилотажная зона находилась над городом. Поэтому с 1-го класса я точно знал, что буду летчиком-истребителем. В моем роду военных не было, поэтому сам старался во всем: и в учебе, и в спорте, чтобы в будущем стать военным летчиком.

Я перечитал всю литературу тех времен о военных летчиках и по настоящему бредил небом. Моими кумирами были прославленные летчики, трижды Герои Советского Союза – Покрышкин А.И. и Кожедуб И.Н. В 10-м классе, не закончив школу, написал письмо главнокомандующему ВВС главному маршалу авиации Кутахову П.С. о разрешении поступать в Черниговское высшее военное авиационное училище летчиков им. Ленинского комсомола, так как на первое сентября мне не было бы 17 лет. Пришел положительный ответ, для меня это было огромнейшим счастьем, первый шаг на пути освоения профессии летчика мною был сделан. В 1976 г. на «хорошо» и «отлично» окончил среднюю школу. Еще шли выпускные экзамены в школе, а мне пришел вызов из военного училища. 22 июня 1976 г. у нас был выпускной бал, вместе с одноклассниками встречал рассвет, а утром мой класс провожал меня на автобусную остановку для убытия в стольный град Чернигов для поступления в авиационное училище летчиков. Как говорится, прелестей свободной гражданской жизни я не успел почувствовать. Проводы были и радостные, и грустные. Я начал осознавать, что первым из нашего класса уйду во взрослую жизнь, с меня и спрос: как будет у меня, так будет и у всех моих друзей и одноклассников. Теперь понятно, что жизнь вносит свои коррективы, и каждый из ребят оказался творцом своей судьбы сам.

23 июня 1976 г. начал прохождение медкомиссии и приступил к сдаче экзаменов. Из 2500 абитуриентов в училище приняли 156 человек, это был самый маленький набор в ЧВВАУЛ за все годы существования училища при СССР, но зато очень качественный, ведь училище переходило на обучение уже на новые истребители МиГ-23 вместо МиГ-21. Курс молодого бойца пролетел очень быстро, и вот уже принятие присяги 5 сентября, очень волнующий для меня день, который не забудется никогда. А дальше учеба, прыжки с парашютом, наряды, караулы – и понеслась наша курсантская жизнь.

Особенно непередаваемое чувство радости у меня было при выполнении прыжков с парашютом. Ведь мы, вчерашние выпускники школы, никогда ранее не летавшие на самолете, а тут необходимо

шагнуть с Ан-2 в открытую дверь в воздушную бездну! А когда купол наполняется воздухом, радуется душа, поешь песни, а вокруг так здорово и прекрасно, не зря я мечтал о небе. После окончания первой сессии начались полеты на Л-39. Первый самостоятельный вылет выполнил 30 июня, в день рождения моей мамы, давшей мне путевку в жизнь.

Летная подготовка в нашем авиационном училище была на высочайшем уровне. За два года мой налет на Л-39 составил 210 часов. Для нас полеты на пилотаж парой Л-39 стали простым обыденным делом. Мы гордились тем, что учимся в прославленном летном Черниговском военном училище.

После окончания 2-го курса мне стало понятно, что только лучших курсантов отберут на обучение на новый истребитель МиГ-23. На переучивание на новый самолет отобрали только 26 человек, в их числе оказался и я. Мы обстоятельно изучали горький опыт ребят из старшего курса — у них при переучивании за лето было потеряно два самолета: один курсант катапультировался после посадки на ВПП, а у второго не сработало катапультное кресло, и самолет полностью сгорел на полосе, правда, парня успели вытащить живым из кабины.

Начались долгожданные полеты. На 3-м курсе я одним из первых вылетел на боевом истребителе — МиГ-23!

Окончил Черниговское высшее военное авиационное училище летчиков в 1980 году. Как одного из лучших курсантов, после выпуска из училища меня направили для дальнейшего прохождения службы в 31-й гвардейский полк ВВС Группы советских войск в Германии, где я продолжил службу на различных летных должностях. Самые лучшие воспоминания у меня остались при прохождении службы в ГСВГ. Все было направлено на подготовку полка к ведению боевых действий в любых условиях: перебазирования по всей ГДР, полеты на полигоны.

Подготовка летчиков проводилась на очень высоком уровне, потому что мы стояли на передовых рубежах в Западной Европе. Полеты проводились авиационными звеньями на маневренные воздушные бои на всех высотах, бомбометания и стрельбы по наземным целям. Доверие простому летчику в 22 года было настолько сильным, что каждый старался как можно лучше выполнить поставленную ему боевую задачу.

Представьте себе вывод полка из-под ядерного удара – его выполнили ровно за 16 минут, т.е. 36 МиГ-23 по приказу командующего ГСВГ были подняты в воздух в сплошном тумане с перебазированием в дальнейшем на другую авиабазу. Мы взлетали звеньями (четверками) друг навстречу другу. Два звена с одной стороны ВПП и как только крайний ведомый отрывался от бетонки, два других звена с другой стороны начинали разбег. А полеты ночью с запуском истребителя в арочных капонирах-укрытиях с дальнейшим вырубиванием по лесу к взлетной полосе запоминаются на всю жизнь.

В то время – 1980–1982 г. – в ВВС было несколько катастроф по причине поломки поворотных узлов крыльев, были шифровки о запрещении сложного пилотажа в полках на территории СССР, но 31-го гвардейского это не касалось.

Без пилотажа не было жизни летчику-истребителю, поэтому командиром полка полковником Хтей Богданом Петровичем, кстати, впоследствии ставшим заместителем главкома ВВС по боевой подготовке, было принято решение не ослаблять боевую учебу, продолжать пилотаж самолетов. Потом вскоре выяснили, на какой модификации истребителя и какой завод ВПК выпустил партию дефектных поворотных узлов.

Полк готовился перебазироваться в республику Афганистан, поэтому готовились по-настоящему. Но произошли политические события в Польше, где бурлило политическое движение «Солидарность», наша «командировка» в Афганистан была отложена. Готовились к боевой работе, по месту дислокации задачи нам ставились другие. Особых изменений по службе не было, все шло своим чередом. Единственный случай в моей летной практике, о котором можно рассказать, а он в моей памяти сохранился до сих пор – моя аварийная посадка без приборов. 17 июня 1982 г. в так называемый день мести (день X) готовились выполнять плановые полеты. Наши командиры всегда предупреждали нас, молодых офицеров, что в этот день могут быть провокации в отношении граждан СССР. Согласно плановой таблице полетов я взлетел первым для выполнения подыгрыша за цель для звена МиГ-23 на маневренный воздушный бой. Получил задачу от руководителя полетов выполнить доразведку погоды, так как погода с натягом соответствовала выполнению полетов. На ВПП к взлету готова четверка самолетов, ждут моего доклада. После взлета в 10 км от полосы должен быть город

Торгау на Эльбе, но ничего не видно, за фонарем кабины темным темно. Дали «добро» на снижение, пытаюсь замерить нижний край облаков, и вот они, речка и город, только на 50- метрах выскочил из облаков. Включаю «максимальные обороты» и боевым разворотом с набором высоты 1500 м ухожу в зону пилотирования, докладываю, что погода позволяет выполнять воздушные бои. И вдруг на высоте 2100 м вокруг радиопрозрачного конуса БРЛС сине-голубой ареол свечения, затем взрыв. Вслух сказал – ничего себе день Х! Самолет начало трясти так, что, похоже, скоро придется его покинуть.

Взглядом осматриваю приборную доску: не работает высотомер и указатель скорости. Я перехожу на аварийное ПВД, все бесполезно. Двигатель работает нормально, РУДом управляется. Смотрю вперед на радиопрозрачный обтекатель, а там ничего нет. Доложил руководителю полетов об отсутствии «носа» у моего самолета и о том, что начинаю делать заход на посадку. Мне со стартового командного пункта дали команду: ...сбавь обороты – малый газ, заходи на посадку по схеме «отказ двигателя!» ...На высоте 1200 м включился радиовысотомер, стало немного легче. Посадку я выполнил с перелетом, так как скорость без приборов определить было трудно.

Уже при пробеге взлетно-посадочной полосы (ВПП) начали нервно дрожать колени, пытался срулить с полосы, а ноги меня не слушаются. Не знаю, как я себя переборол, но успешно вырулил на дальнюю стоянку. По радио приказали: можешь без вставки предохранительных чек в катапультное кресло покинуть кабину. Да я и сам рад, что так все обошлось. Подбежал командир, однополчанин, все хорошо, жив и здоров. Отбой полетам. Комбат, накрывай поляну. А на следующий день прилетела комиссия во главе с командиром дивизии, отстранила от полетов на неделю. Комдив сказал — нечего в облака входить, это тебе наука. Сдашь зачеты – и вперед в воздух. Спасибо и за это, нам наград не надо, не из-за них в небо тянет.

А в общем-то странный подход был к таким случаям. Рядом с нами на посадочном курсе на дальности 30 км стоял полк истребителей-бомбардировщиков МиГ-27, и примерно в это же время при заходе на посадку в истребитель попала молния, пилот катапультировался, отправили на орден. Вот это здорово. В этот год наш командир полка ушел на повышение. Пришел молодой командир по замене из бывшего полка ПВО из СССР, который прислушивался к замполиту полка, ведь в ПВО-шных полках начальник политотдела считался чуть

ли не выше командира. По своим действиям такие горе-начальники приравнивали себя к кардиналу. В этот год летчик старший лейтенант Симаков, рискуя жизнью, спас боевую машину. При выполнении стрельбы по наземной цели остановился двигатель. Двигатель запустился только с третьей попытки, Симаков вывел самолет из снижения только на высоте около ЮО метров. Наградили удочкой для рыбалки! Ну и на том спасибо «партии родной»!

При подготовке к боевым стрельбам с перебазированием в Среднюю Азию замполит полка потребовал сдать всему летному составу по 150 марок для закупки ковров и диванделков. На тот период я был коммунистом уже с пятилетним стажем. Мы, молодые коммунисты, «веря в светлое будущее», воспротивились данному требованию, как так боевой полк с высочайшим уровнем подготовки будет покупать себе оценку на стрельбах! С этого эпизода я понял, что система политотделов – это подобие системы НКВД. С ней бороться – себя не уважать. В действительности в политорганах были разные люди, в том числе и очень порядочные. Когда я летал будучи на 1-м курсе училища, наш замполит эскадрильи капитан Олех А.А. не вылезал из кабины самолета, делая по 2-3 заправки, каждая из которых рассчитана на 3-4 полета по кругу при обучении молодых курсантов.

В 1983 году из состава ГСВГ началось формирование «отдельной» эскадрильи из 16 летчиков для последующей отправки на замену на Дальний Восток, в состав этого подразделения попал и я. Три наших авиационных звена перелетели в 22-й гвардейский полк, который находился в 20 км от города Владивостока. Первого сентября началось перевооружение полка в п. Сокол Сахалинской области на МиГ-31 и двух эскадрилий на МиГ-23 МЛ. Два наших звена передислоцировали на остров Сахалин. В дальнейшем я проходил службу в 777 ИАП п. Сокол. В 1986 г. был назначен заместителем начальника штаба данного полка.

В 1988 г. поступил в Военную командную краснознаменную академию имени Г.К. Жукова, которую закончил в 1991 году. Приказом министра обороны СССР был назначен в авиационный гарнизон Комсомольский-2 (г. Югорск-2) заместителем командира полка – начальником штаба 763-го ИАП. В 1998 году был уволен в запас в связи с сокращением штата, в звании подполковника.

В Югорском филиале ООО «Авиапредприятие «Газпром авиа» работаю с 6 июля 1998 г. по настоящее время.

С 06.07.1998 г. по март 2010 г. – в должности инженера по авиационной безопасности, с марта 2010 г. по январь 2012 г. в должности ведущего инженера по авиационной безопасности.

С 01.02.2012 г. по настоящее время – начальник штаба данного филиала.

Награжден медалями «За безупречную службу» I, II, III степени, медалями 60, 70 лет Вооруженных сил СССР, имею отраслевые награды – благодарности, грамоты».

Вспоминает командир 763-го ИАП, полковник Зайнетдинов Фарид Вениаминович: «Родился я 25 июля 1950 года в городе Уфе. Отец и мать были учителями. В 1967 году окончил школу и поступил в Армавирское высшее военное училище летчиков. Летал на самолетах Л-29, МиГ-15 и МиГ-17.

После окончания училища в 1971 году попал служить в местечко «Хотилово» (недалеко от Бологого) между г. Москвой и г. Ленинградом.

Дальнейшее прохождение службы:

С 1973–1975 гг. – старший летчик.

С 1975–1976 гг. – командир звена летчиков.

С 1976–1977 гг. – заместитель командира ИА – штурман эскадрильи.

С 1977–1980 гг. – командир авиационной эскадрильи.

Еще будучи заместителем командира эскадрильи, был допущен к руководству полетами в составе одной эскадрильи. Даже получил наручные часы от главнокомандующего войсками ПВО – за грамотные и четкие действия при возникновении чрезвычайной ситуации. Я спас жизнь летчику, приняв в безвыходной ситуации решение о его катапультировании.

В 1980 г. поступил учиться в военно-командную академию в г. Твери и в 1983 г. ее успешно окончил.

С 1983–1986 г. служил в авиационном гарнизоне Комсомольский-2 на должности заместителя командира полка по летной подготовке.

С 1986 г. назначен командиром 763 ИАП (Комсомольский-2), где прослужил до декабря 1989 года.

В 1988 г. получил звание полковника.

С декабря 1989 года прибыл в Управление четвертой Свердловской армии ПВО на должность начальника группы боевого применения – старшего летчика в отдел авиации.

С 1993 г. назначен на должность начальника отдела боевой подготовки авиации Свердловской армии ПВО.

В результате реорганизации в ВС РФ четвертую армию ПВО перевели на ступень ниже и сделали пятый Свердловский корпус ВВС.

Я был тогда одним из самых подготовленных летчиков-инструкторов, меня уговорили остаться для дальнейшего прохождения службы в корпусе для организации переучивания летчиков из «Большого Савиново» (г. Пермь), а чтобы я не потерял в окладе, добавили должность главного штурмана.

С 1994–1998 гг. (октябрь) главный штурман пятого корпуса ВВС ПВО Свердловской армии.

Награды: все степени (I, II, III) «За безупречную службу», 3 марта 1987 г. награжден орденом «За службу Родине в ВС СССР», номер ордена № 07089, в 1993 году получил высшую летную квалификацию «Летчик-снайпер» (приказ № 098 от 21.11.1993 г.), Указом Президента Российской Федерации от 27.02.1995 г. представлен к званию – «Заслуженный военный летчик Российской Федерации».

С 1999 по 2007 гг. работал в службе безопасности «Уралтрансгаза» начальником караула.

С 2007 г. по настоящее время работаю в «Севергазе» контролером.

Боевая задача 763-го ИАП

Перед полком стояла главная «Боевая задача» – не допустить ударов вероятного противника по объектам добычи и транспорта нефти и газа от Ямала и до Урала. Самолеты вероятного противника необходимо было перехватить на максимально доступной дальности, поэтому оборона у нас была построена по зональному типу. Мы выходили до Карского моря, для чего использовали аэродромы «подскока» Березовка (под г. Печерой) и Надым.

Наш 763-й ИАП в период 1985–1990 гг. был самым подготовленным и лучшим полком в России. Огромный вклад в боевую подготовку 763-го ИАП внесли: командир полка – полковник Криволапов К.Г., командир эскадрильи – подполковник Мельников В.В., подполковник

Колташев В.Н. – заместитель командира полка по инженерной службе, подполковник Сазонов П.Д., майор Арутюнян В.А., подполковник Гречухин Ю.В., майор Губин А.А., майор Малыгин Ю.В., подполковник Попов А.В., майор Чернов Д.П. Мы были единственные в России и мире, кто умел летать с подвесными баками. У нас 100% летного состава были подготовлены летать с подвесными баками. Мы долетали до 72 параллели – это до Маточкина Шара ровно 300 км от Андермы и обратно без дозаправки.

Вышестоящее командование нашу боевую готовность неоднократно проверяли на боевых стрельбах. В 1989 г. на полигоне «Шарышаган», Южный Казахстан. Мы впервые на боевых стрельбах применили боевое маневрирование, разработанное майором Малыгиным Ю.В., между собой этот маневр мы называли, «Малыгинскими яйцами». Благодаря ему мы осуществили полный охват воздушного пространства в зоне видимости наших МиГ-31. Из всех целей тогда, идущих на нас на полигоне, а их было 43 шт., мы перехватили и уничтожили 39 шт. (все, которые попали в сектор нашего обстрела), четыре цели шли на очень большом удалении. За выполнение боевой задачи на государственном полигоне мы получили оценку «отлично».

§ 2. Наши биографии

Атапин Александр Иванович родился 12 августа 1965 г. в с. М-Карай Балашовского района Саратовской обл. Образование высшее. Окончил в 1987 г. Тамбовское высшее военное училище химической защиты по специальности «командная тактическая, вооружение химических войск и средств защиты».

08.1983–10.1998 г. – служба в рядах Российской армии. Майор запаса.

С 01.2009 г. работает ведущим инженером, специальный отдел АУП ООО «Газпром трансгаз Югорск».

Награды: 1988 г. – юбилейная медаль «70 лет Вооруженных сил СССР», 2007 г. – благодарственное письмо ООО «Тюментрансгаз».

Бердышев Алексей Геннадьевич родился 20 июля 1962 года. По окончании школы в 1979 году поступил в Ставропольское высшее военное авиационное училище летчиков и штурманов им. маршала авиации Судца В.А. по специальности штурман-инженер. Окончил в 1983 году в звании лейтенанта. И по распределению 01 декабря 1983 года прибыл в гарнизон Мансийский для дальнейшего прохождения службы, был назначен на должность штурмана-летчика корабля МиГ-31. В 1988 году переведен на командный пункт 763-го ИАП по состоянию здоровья. В 1998 году, в связи с расформированием полка уволен в запас с должности начальника командного пункта 763-го ИАП – зам. начальника штаба по боевому управлению, в звании майор. На данный момент работает инженером СРиТ, ТУ-5 Уф ОАО «Ростелеком». С 2000 года является председателем совета общественной организации офицеров запаса «Взлет». Хобби – артист народного театра «Версия» с 1998 года.

Бордычевский Сергей Борисович родился 10 августа 1959 г. в с. Березняки Черкасской обл. Образование среднее профессиональное. Окончил в 1980 г. военное училище по специальности «самолеты и двигатели».

08.1977–07.1998 г. служба в Вооруженных силах РФ, капитан запаса 763-го ИАП.

С 12.2009 г. работает машинистом газотурбинных установок, служба ЭВС – промплощадка «Ново-Комсомольская».

12.2009–н/вр. машинист газотурбинных установок 6-го разряда, Комсомольское ЛПУ МГ ООО «Газпром трансгаз Югорск», г.Югорск.

Отраслевые награды: 2004 г. – благодарность Комсомольского ЛПУ МГ, 2008 г. – благодарность Комсомольского ЛПУ МГ, 2009 г. – благодарственное письмо ООО «Газпром трансгаз Югорск».

Борисов Алексей Вадимович родился 27 августа 1962 года в городе Приволжске Ивановской области. В 1979 году после окончания школы поступил в Киевское высшее военное инженерное радиотехническое училище ПВО.

С 08.1979 по 03.1997 г. служба в ВС СССР и РФ.

В 1997 году уволен из ВС РФ с должности начальника штаба в/ч 74937. Ветеран гарнизона, майор запаса.

Награжден медалями «За безупречную службу в ВС СССР», грамотами и благодарностями командования части за успехи в боевой подготовке.

С марта 1997 г. по настоящее время работает в УТС «Югорскгазтелеком». Прошел должности от электромонтера до ведущего инженера, руководителя группы АТС и мультиплексоров производственной лаборатории связи. Имеет грамоты и благодарности от руководства предприятия за высокие достижения в работе.

Булин Андрей Михайлович родился 22 июня 1960 года в г. Владивостоке Приморского края. В 1977 году в июле поступил в ДВВАИУ на факультет авиационного оборудования. Закончил в 1982 г. в звании лейтенант-инженер. По распределению 15 августа 1982 г. прибыл в полк Б.Савино (г. Пермь).

В мае 1983 г. был переведен на новое место службы в гарнизон Комсомольский-2. В 1996 г. был уволен в запас в звании капитана.

На данный момент работает в службе корпоративной защиты на должности инспектора.

Гамов Алексей Константинович родился 6 июля 1974 года в г. Ставрополе. В школьные годы занимался в секциях восточных единоборств. Неоднократно участвовал в соревнованиях различного уровня, становился призером и победителем.

В 1991 году поступил в Ставропольское высшее военное училище летчиков и штурманов ПВО на факультет «Инженер по управле-

нию воздушным движением». С первых дней учебы вошел в сборную команду училища по рукопашному бою. Кандидат в мастера спорта по рукопашному бою.

В 1995 году после успешного окончания учебы был направлен для дальнейшего прохождения службы в авиационный гарнизон п. Комсомольский-2. По прибытию в часть был назначен на должность офицера боевого управления на командном пункте полка. Через год службы на КП был присвоен 3-й класс подготовленности.

В конце 1998 года 763-й ИАП был сокращен, Алексей принял решение остаться и продолжить свою трудовую деятельность в нашем северном городке, но уже в статусе старшего лейтенанта запаса. В 1999 году устроился на предприятие ООО «Тюментрансгаз» в службу безопасности на должность младшего инструктора СБ. В этом же году поступил в Московский государственный университет, который окончил в 2002 году с квалификацией экономист по специальности «Финансы и кредит». С 2000 по 2006 год работал в личной охране генерального директора ООО «Тюментрансгаз». С 2006 и по настоящее время работает в отделе экономической безопасности службы корпоративной защиты ведущим специалистом отдела экономической безопасности СКЗ.

В 2010 году стал дипломантом конкурса «Белая птица» в номинации «За личный пример здорового образа жизни».

Голуб Леонид Львович родился 5 августа 1959 года в д. Прудки Курганской области.

1976–1980 г. – курсант Красноярского высшего командного училища радиозлектроники ПВО

1980–1984 г. – начальник смены радиолокационной станции г. Шадринск Курганской обл.

1984–1989 г. – командир отдельной радиолокационной роты г. Есиль Тургайской обл., Казахская ССР

1989–1992 г. – слушатель Военной командной краснознаменной академии ПВО имени маршала Советского Союза Жукова Г.К. Факультет – радиотехнические войска, г. Тверь

1992–1998 г. – командир радиотехнического батальона г. Югорск-2.

Награжден медалями «За безупречную службу» I, II, III степени, медалью «70 лет Вооруженных сил СССР».

После окончания службы в Вооруженных силах в 1998 году начал трудовую деятельность в ООО «Тюментрансгаз» на должности инженера производственного отдела по эксплуатации средств связи.

В 2007 году назначен на должность заместителя начальника производственного отдела связи УАТиИС.

За успехи в работе имеет поощрения ООО «Газпром трансгаз Югорск» и ОАО «Газпром».

Дельцов Владимир Юрьевич родился 29 марта 1968 г. в городе Челябинске. Образование высшее профессиональное. Окончил в 1990 г. Даугавпилсское высшее авиационно-инженерное училище противовоздушной обороны по специальности – авиационное оборудование».

08.1985–06.1990 гг. курсант Даугавпилсского высшего военного авиационного инженерного училища ПВО, г. Даугавпилс, Латвийская ССР.

06.1990–03.1999 гг. служба в Вооруженных силах РФ, г.Югорск Тюменской области, капитан запаса.

07.2002–11.2002 гг. – младший инструктор службы безопасности ООО «Тюментрансгаз», г.Югорск Тюменской обл. С 06.2010 по н/вр. – начальник отдела инженерно-технических средств охраны службы корпоративной защиты ООО «Газпром трансгаз Югорск».

Каменев Юрий Анатольевич родился 4 октября 1959 года в г. Старом Осколе Белгородской области. В 1974 г. поступил в геолого-разведочный техникум.

С 1979 по 1998 гг. – служба в ВС СССР и ВС РФ на должностях от рядового до командира взвода радиотехнического обеспечения (РТО) – старшего прапорщика. Все это время служил в авиационном гарнизоне «Комсомольский-2».

Награжден медалями «За безупречную службу в ВС СССР», грамотами и благодарностями командования части за успехи в боевой подготовке.

В 1998 году уволен из ВС РФ в связи с сокращением штата. Ветеран гарнизона, старший прапорщик запаса.

С 1998 г. по настоящее время работает в ООО «Югорскэнергогаз» на участке в г. Югорске-2. За хорошую работу имеет благодарственные письма и грамоты от руководства Общества.

Козин Михаил Юрьевич родился 27 апреля 1970 года в городе Пятигорске Ставропольского края. В 1987 году окончил Пятигорскую среднюю школу №16 и по направлению Пятигорского городского военного комиссариата поступил в Даугавпилсское высшее военное авиационное инженерное училище войск ПВО им. Яна Фабрициуса (ДВВАИУ ПВО) на факультет №4 «Авиационное радиоэлектронное оборудование».

В 1992 году окончил ДВВАИУ ПВО и был направлен для дальнейшего прохождения службы в войсковую часть 40372 (763-й ИАП), дислоцировавшуюся в п. Комсомольский Ханты-Мансийского АО Тюменской области.

Проходил службу в должностях: техник группы обслуживания РЭО, старший техник группы регламента РЭО, инженер группы регламента РЭО, начальник группы регламента РИРНО. После расформирования 763-го ИАП был уволен в запас из рядов ВС РФ в связи с организационно-штатными мероприятиями в звании капитана. В 1998 году поступил на работу в группу учета газа (ГУГ) производственной метрологической лаборатории (ПМЛ) СУ «Югорскгазавтоматика» ООО «Тюментрансгаз» слесарем по КИПиА 6-го разряда. Впоследствии работал на должностях: инженер ГУГ ПМЛ, инженер II кат. ГУГ ПМЛ, инженер I кат. ГУГ ИТЦ, ведущий инженер ПО по МиИС УАТиИС. В настоящее время – заместитель начальника ПО по МиИС УАТиИС.

Отраслевые награды: 2001 г. – благодарственное письмо ООО «Тюментрансгаз», 2008 г. – почетная грамота ООО «Тюментрансгаз».

Комаров Михаил Юрьевич родился 4 сентября 1967 года в городе Нижнем Тагиле Свердловской области. Образование высшее профессиональное. Окончил в 1988 г. Армавирское высшее военное авиационное училище летчиков по специальности «командная тактическая авиации». В 2007г. – Уральский государственный технический университет – УПИ по специальности «газотурбинные, паротурбинные установки и двигатели».

08.1984–06.1998 гг. – служба в Вооруженных силах Российской Федерации, майор запаса, заместитель командира авиационной эскадрильи 763-й ИАП.

06.1998–10.2000 гг. машинист технологических компрессоров 5-го разряда, Комсомольское линейное производственное управление магистральных газопроводов ООО «Тюментрансгаз», г.Югорск

С 05.2005 г. работает начальником диспетчерской службы Комсомольского линейного производственного управления магистральных газопроводов общества с ограниченной ответственностью «Газпром трансгаз Югорск» ОАО «Газпром».

Имеет много наград и поощрений от командования 763-го ИАП.

Отраслевые награды: 2003 г. – почетная грамота ООО «Тюментрансгаз», 2005 г. – почетная грамота Комсомольского ЛПУ МГ, 2010 г. – почетная грамота Комсомольского ЛПУ МГ.

Куракин Сергей Викторович родился 12 июля 1961 г. в г. Электроргорске Московской обл. Образование высшее. Окончил в 1982 г. Армавирское высшее военное авиационное училище летчиков по специальности «командная тактическая авиация». В 2007 г. – Уральский государственный технический университет – УПИ.

08.1978–10.1996 гг. – служба в Вооруженных Силах, майор запаса 763-го ИАП.

С 04.2005 г. работает машинистом технологических компрессоров, газокомпрессорная служба «Ужгородская».

Награды Общества: 2007 г. – благодарность Комсомольского ЛПУ МГ, 2011 г. – благодарственное письмо ООО «Газпром трансгаз Югорск».

Мальцев Михаил Ильич родился 19 сентября 1967 г. в Уржумском р-не Кировской обл. Образование высшее. Окончил в 1989 г. Армавирское высшее военное авиационное училище летчиков по специальности «командная тактическая авиация». В 2007 г. – Уральский государственный технический университет – УПИ по специальности «газотурбинные, паротурбинные установки и двигатели».

С 03.2006 г. работает инженером по эксплуатации оборудования газовых объектов II категории, ГКС «Ново-Комсомольская».

08.1985–10.1998 гг. служба в Вооруженных силах РФ, капитан запаса 763-го ИАП.

10.1998–04.2002 г. – машинист ТК 5-го разряда Сосновского ЛПУ МГ п. «Тюментрансгаз».

03.2006–н/вр. – инженер по ЭОГО II категории, Комсомольское ЛПУ МГ, ООО «Газпром трансгаз Югорск», г.Югорск.

Петровский Владимир Анатольевич родился 8 февраля 1961 г. в г. Донецке, республика Украина. Образование высшее. Окончил в 1982 г. Армавирское высшее военное авиационное училище летчиков по специальности – командная тактическая авиация. Окончил в 2007 г. Уральский государственный технический университет – УПИ по специальности «газотурбинные, паротурбинные установки и двигатели».

08.1978–04.1996 гг. – служба в рядах Российской армии, майор запаса 763-го ИАП.

С 08.1997 г. работает слесарем по КИПиА, служба автоматизации и метрологии промплощадка «Ново-Комсомольская».

Государственные награды: 1988 г. – юбилейная медаль «70 лет Вооруженных сил СССР». Награды Общества: 2001 г. – благодарственное письмо ООО «Газпром трансгаз Югорск». 2011 г. – почетная грамота Комсомольского ЛПУ МГ

Полосин Сергей Борисович родился 18 марта 1957 года в городе Ставрополе Краснодарского края. В 1975 году после окончания школы поступил в Ставропольское высшее военное авиационное училище летчиков и штурманов, которое в 1979 году успешно окончил.

Лейтенанта Полосина С.Б. распределили в Архангельскую армию на Кольский полуостров, на должность штурмана боевого управления на командный пункт авиационного полка.

В 1986 году перевелся в авиационный гарнизон Комсомольский-2 в в/ч 40372 «Ц» – центра боевого управления на должность старшего штурмана.

В 1998 году назначен командиром данной части. В 1996 году уволился из ВС РФ. Ветеран гарнизона, подполковник запаса.

Награжден медалями «За безупречную службу в ВС СССР», грамотами и благодарностями командования части, за успехи в боевой подготовке.

С 1997 по июль 2012 год работал на участке телемеханики в филиале ОАО «Газпром автоматизация» в городе Югорске. Прошел все должности от простого до ведущего инженера. Имеет грамоты и благодарности от руководства предприятия за высокие достижения в работе.

Поляков Максим Семенович родился 29 ноября 1948 г. в г. Таллине Эстонской ССР. Образование среднее профессиональное. Окончил в 1969 г. Даугавпилсское авиационно-техническое училище по специальности автоматические приводы. Окончил в 1981 г. Донецкий государственный университет по специальности «история».

08.1966–10.1991 гг. – служба в рядах Советской Армии, подполковник запаса.

01.1991–06.1993 гг. – машинист ТК 5-го разряда, Комсомольское ЛПУ МГ ПО «Тюментрансгаз».

06.1998–11.2011 гг. – начальник КС, Комсомольское ЛПУ МГ, сейчас пенсионер ООО «Газпром трансгаз Югорск», г.Югорск.

Награды Общества: 2003 г. – почетная грамота Комсомольского ЛПУ МГ, 2008 г. – благодарность Комсомольского ЛПУ МГ.

Потапов Виктор Владимирович родился 8 декабря 1946 года в городе Хабаровске. В 1964 году по окончании школы был зачислен в аэроклуб, в котором проучился 2 года. А в 1967 году прошел переучивание на новые машины МиГ-17, в Учебно-авиационном центре в городе Костроме. По окончании данного центра получил направление в авиационный полк, находившийся в городе Б. Савино Молотовской области (ныне Пермской). С января 1968 года, в звании лейтенанта, Виктор Владимирович летал дежурить в расположение гарнизона Мансийский. Когда в конце марта 1970 года был сдан в эксплуатацию дом № 3 в авиационном гарнизоне Комсомольский-2, летный состав 763-го истребительного авиационного полка вместе с семьями перебазировался в данный гарнизон. До 1992 года Виктор Владимирович Потапов проходил службу в гарнизоне Мансийском, ушел в запас в звании подполковника, с должности руководителя полетов.

Продубнов Юрий Владимирович родился 27 сентября 1962 г. в п. Большая Чураковка Убаганского р-на Кустанайской обл., республика Казахстан. Образование высшее. Окончил в 1986 г. Даугавпилсское высшее авиационно-инженерное училище противовоздушной обороны по специальности «вооружение летательных аппаратов». Окончил в 2010 г. Тюменский государственный нефтегазовый университет по специальности «экономика и управление на предприятии (по отраслям)».

08.1981–11.1999 гг. – служба в рядах Российской армии, подполковник запаса 763-го ИАП (1998–1999 гг. войсковая часть 10866, г. Екатеринбург, старший инженер по авиационному вооружению).

03.2000–01.2001 гг. – антенщик-мачтовик 4-го разряда, Комсомольское ЛПУ МГ ООО «Тюментрансгаз», г.Югорск.

01.2009–н/вр. – инженер I категории службы АИМ, Комсомольское ЛПУ МГ, ООО «Газпром трансгаз Югорск», г.Югорск.

Награды: 2007 г. – благодарственное письмо ОАО «Газпром», в 2012 г. – благодарственное письмо ООО «Газпром трансгаз Югорск».

Рябов Вадим Валентинович родился 20 сентября 1966 года в Краснодаре Краснодарского края. Образование высшее. Окончил в 1998 г. Тамбовское высшее военное авиационное инженерное училище по специальности «вооружение летательных аппаратов».

08.1983–08.1998 гг. – служба в Вооруженных силах Российской Федерации, капитан запаса 763-го ИАП.

09.1998–06.1999 гг. – электромонтер по ремонту, обмотке и изоляции электрических машин 5-го разряда, Югорское РНУ ООО «Тюментрансгаз».

С 03.2010 г. работает ведущим инженером отдела главного сварщика АУП ООО «Газпром трансгаз Югорск».

Отраслевые награды: 2008 г. – благодарственное письмо ООО «Тюментрансгаз»/

Сальников Юрий Николаевич родился 21 сентября 1970 г. в г. Электросталь Московской обл. Образование среднее профессиональное. Окончил в 1990 г. Ломоносовское военное техническое училище по специальности «самолеты и двигатели». Окончил в 2007 г.

Московский государственный индустриальный университет МГИУ по специальности «автомобиле- и тракторостроение».

08.1987–10.1999 г. – служба в рядах Российской армии, капитан запаса 763-го ИАП.

02.2000–07.2001 г. – слесарь по ремонту ТУ 4-го разряда, производственно-техническое управление по ремонту.

С 03.2005 г. работает машинистом ТК газокompрессорной службы Ново-Комсомольская-2.

Самуэльсон Павел Анатольевич родился 4 июля 1957 г. в г. Балашове Саратовской обл. В 1974 г. окончил среднюю школу. Год работал на заводе токарем. В 1975 г. поступил в Харьковский авиационный институт на факультет самолетостроения.

Военную подготовку прошел при институте, по окончании института было присвоено звание лейтенант-инженер. Военную службу проходил в в/ч 40372 в период с апреля 1981 г. по апрель 1996 г.

Службу начинал проходить на самолетах Як-28. В 1983 г. в составе первой группы инженерно-авиационных специалистов полка прошел обучение в течение двух месяцев, в г. Перми и Нижнем Новгороде (тогда еще г. Горький) на заводах по переучиванию на самолет МиГ-31.

Прошел должности от техника группы регламентных работ по самолету и двигателю, начальника группы диагностики и регламентных работ силовых установок до начальника ТЭЧап (техноэксплуатационной части авиаполка), инженера полка по самолету и двигателю.

Ветеран полка, майор запаса.

С 1994 года работает в ООО «Газпром трансгаз Югорск», в настоящее время – ведущий инженер транспортного отдела.

Награды: 1999 г. – благодарственное письмо ООО «Тюментрансгаз», 2000 г. – почетная грамота ООО «Тюментрансгаз», 2001 г., – благодарственное письмо ООО «Тюментрансгаз», 2006 г. – благодарственное письмо ООО «Тюментрансгаз», 2010 г. – почетная грамота ООО «Газпром трансгаз Югорск».

Сергиенко Виктор Владимирович родился 25 сентября 1952 года в Донецкой обл. В 1969 г. окончил среднюю школу в городе Вол-

гограде и в этом же году поступил в Ульяновское высшее военное командное училище связи, которое успешно закончил в 1972 г.

С 1972 по 1977 гг. проходил службу в Домбаровском авиационном полку, где женился – жена Раиса. В Домбаровке родилась старшая дочь Лена. С 1977 по 1983 гг. проходил службу в авиационном гарнизоне, расположенном в г. Йошкар-Оле, здесь родилась младшая дочь Марина. В 1983 г. перевелся служить в авиационный гарнизон Комсомольский-2. Прошел должности от начальника штаба отдельного батальона связи и радиотехнического обеспечения (ОБС РТО) до командира части. В 1998 году уволен в запас в связи с сокращением штатов в звании подполковника.

Награжден медалями 60 и 70 лет Вооруженным силам СССР и «За безупречную службу» I, II, и III степеней. За особые заслуги 20 февраля 1991 года был награжден орденом «За службу Родине в ВС СССР» III степени. Умер в декабре 2010 года.

Смирнов Юрий Владимирович родился 12 сентября 1962 г. в с. Лойно Кайского р-на Кировской обл. Образование среднее профессиональное. Окончил в 1983 г. Калининградское военное авиационно-техническое училище по специальности «самолеты и двигатели».

08.1980–10.1998 гг. – служба в Вооруженных силах Российской Федерации, капитан запаса 763-го ИАП.

03.2002–01.2003 гг. – машинист ТК 4-го разряда, Пелымское ЛПУ МГ ООО «Тюментрансгаз».

12.2009–н/вр. машинист газотурбинных установок 5-го разряда, Комсомольское ЛПУ МГ, ООО «Газпром трансгаз Югорск», г.Югорск.

Награды Общества: 2011 г. – благодарность Комсомольского ЛПУ МГ, 2012 г. – почетная грамота Комсомольского ЛПУ МГ.

Тарасенко Валерий Сергеевич родился 20 января 1960 года в г. Житомир на Украине.

С 1978 по 1982 годы проходил обучение в Армавирском высшем военном училище летчиков. По завершению учебы был направлен в Уральский военный округ и, с 1982 по 1985 годы, проходил военную службу в р.п. Домбаровский Оренбургской области, а с ноября 1985 года в боевом полку, базировавшемся в п. Комсомольский-2 Тюменской области Ханты-Мансийского автономного округа.

За период военной службы был награжден медалями за безупречную службу в Вооруженных силах СССР в 1987 году и в 1988 году, медалью в честь 70-летия Вооруженных сил СССР.

Валерий Сергеевич, летчик I класса, прошел путь от старшего летчика до заместителя командира эскадрильи.

В 1987 году был признан одним из лучших летчиков Уральского военного округа.

В декабре 1993 года по состоянию здоровья уволен в запас и удостоен звания «Ветеран воинской службы».

С 1994 года продолжил свою трудовую деятельность в различных подразделениях ООО «Тюменттрансгаз».

Умер 29.12.2008.

Ткаченко Валентин Владимирович родился 24 июля 1960 года в городе Керчи в Украинской ССР. В 1977 году окончил среднюю школу в г. Мурманске и поступил в Уманьское медицинское училище. В 1980 году поступил в Ленинградскую военно-медицинскую академию.

В 1987 году после окончания академии прибыл для дальнейшего прохождения службы в город Березовский Свердловской области в зенитно-ракетный полк.

Осенью 1990 года был направлен в авиационный гарнизон Комсомольский-2 на должность начальника медицинской службы в/ч 68001.

Валентин с 10 класса всем сердцем полюбил небо. Он до окончания школы занимался в клубе ДОСАФ, совершил более 20 прыжков с парашютом.

В авиагарнизоне продолжал любимое дело, входил в парашютно-десантную оперативную группу специального назначения «Затвор», совершил более 500 прыжков на всех типах парашютов, был доктором группы. Ветеран авиационного гарнизона, капитан запаса.

Толкач Михаил Николаевич родился 19 июля 1948 года в Белоруссии – Гродненская область, Кореличский район, деревня Радогоща. В 1966 году окончил школу и в том же году поступил в Даугавпилсское военное авиационное училище. По окончании училища прибыл для прохождения службы в авиационный гарнизон Комсомольский-2 в 1969 году, в должности техника по обслужива-

нию и эксплуатации радиолокационного оборудования самолетов. В гарнизоне прослужил до 1993 года. Закончил службу в звании капитана, на должности помощника руководителя полетов, руководителя посадки и в 1993 году ушел в запас. На данный момент трудовая деятельность Михаила Николаевича не закончена. Он трудится в должности инженера II категории в «Юргскгазтелекоме».

Фоменко Юргис Юрьевич родился 22 мая 1967 г. в г. Волгограде. Образование высшее. Окончил в 1988 г. Армавирское высшее военное авиационное училище летчиков по специальности «командная тактическая авиация». Окончил в 1996 г. государственную академию нефти и газа им. Губкина по специальности «экономика и управление на предприятии (по отраслям)».

08.1984–10.1992 гг. – служба в Советской армии, старший лейтенант запаса 763-го ИАП.

12.1992–09.1993 гг. – линейный трубопроводчик, Комсомльское ЛПУ МГ ООО «Тюментрансгаз».

09.1993–12.1994 гг. – машинист ТУ Комсомольского ЛПУ МГ ООО «Тюментрансгаз».

12.1994–12.2001 гг. – специалист по кадрам отдела кадров, ООО «Тюментрансгаз».

С 04.2006 г. работает начальником отдела ТАИСП филиалов службы информационных технологий управления АТ и ИС.

Награды: 1988 г. – юбилейная медаль «70 лет Вооруженных сил СССР», 2005 г. – почетная грамота ОАО «Газпром».

Христов Виктор Акимович родился 4 августа 1942 года в городе Новосибирске. По окончании школы работал в трамвайном парке, затем столяром. Потом поступил в ФЗУ на стеклодува, а по вечерам посещал аэроклуб. По завершению обучения в ФЗУ начал работу стеклодува на закрытом предприятии «п/я 30» в г. Новосибирске. На данном предприятии проработал 2 года, затем в 1963 г. перешел на завод «Уралгазавтоматика» слесарем-электромонтажником. А в 1964 году поступил в летный учебно-тренировочный центр, который закончил в должности лейтенанта. В апреле 1966 года пришел вызов в г.Кировоград на учебу в ШВЛП на самолеты Ан-2. Обучаясь в летной школе Кировограда, производил учебные полеты в Б.Савино Молотовской области (ныне Пермская). По окончании ШВЛП полу-

чил распределение в Б.Савино. Летчики данной эскадрильи уже производили полеты в авиационный гарнизон Комсомольский-2. В 1968 году 15 декабря официально заступили на 1-е боевое дежурство, на самолетах Як-28, в самом гарнизоне Комсомольский-2.

И начались летные будни Виктора Христова в звании лейтенанта, в должности штурмана звена. В данный период времени в гарнизоне уже был сдан в эксплуатацию ДОС № 1 и построен № 2, но был еще без внутренней отделки, строился ДОС № 3. Жили по три семьи в одной квартире, как в коммуналке. Начали строить клуб. До 1983 года Виктор Акимович летал на самолетах Як-28, дослужился до должности начальника штаба эскадрильи. В 1989 году ушел в запас. С 11 мая 1989 года работал сварщиком, а 19 декабря 1991 года перешел на должность мастера теплосетей предприятия «Югорскэнергогаз». В 1993 году стал начальником участка, проработав год на данной должности, ушел обратно на свой участок – старшим мастером тепловодосетей, затем его перевели заместителем начальника участка. На предприятии «Энергогаз» в данной должности Виктор Акимович проработал до 2005 года, а затем ушел на пенсию, занялся садоводством.

Чевпилов Игорь Александрович родился 21 сентября 1962 г. в г. Даугавпилсе Латвийской ССР. Образование высшее. Окончил в 1984 г. Даугавпилсское высшее авиационно-инженерное училище противовоздушной обороны по специальности «летательные аппараты и силовые установки». Окончил в 2007 г. Уральский государственный технический университет – УПИ по специальности «газотурбинные, паротурбинные установки и двигатели».

08.1979–09.1998 гг. – служба в Вооруженных силах Российской Федерации, капитан запаса 763-го ИАП.

01.1998–03.2001 гг. – машинист ТК 5-го разряда, Комсомольское ЛПУ МГ «Тюментрансгаз».

01.2004–н/вр. – инженер по ЭОГО I категории (техническая диагностика) Комсомольское ЛПУ МГ, ООО «Газпром трансгаз Югорск», г.Югорск.

Награды Общества: 2011 г. – благодарственное письмо ООО «Газпром трансгаз Югорск».

Черный Павел Валентинович родился 9 сентября 1962 г. в г. Каменец-Подольске Хмельницкой области. Образование высшее профессиональное. Окончил в 1984 г. Даугавпилсское высшее авиационно-инженерное училище противовоздушной обороны по специальности – авиационное оборудование.

08.1983–08.1991 гг. – служба в Вооруженных силах Российской Федерации, капитан запаса 763-го ИАП.

С 03.2006 г. работает заместителем начальника административно-хозяйственной службы ООО «Газпром трансгаз Югорск».

Отраслевые награды: 2007 г. – почетная грамота ООО «Тюментрансгаз», 2010 г. – почетное звание «Ветеран Общества».

Чижов Владимир Федорович родился 22 сентября 1960 г. в с. Петровское Семипалатинской обл. Образование высшее. Окончил в 1982 г. Армавирское высшее военное авиационное училище летчиков по специальности «командная тактическая авиация». Окончил в 2007 г. Уральский государственный технический университет – УПИ по специальности «газотурбинные, паротурбинные установки и двигатели».

08.1978–08.1995 гг. – служба в Вооруженных силах Российской Федерации, майор запаса 763-го ИАП.

09.1999–10.1996 гг. – машинист ТК 5-го разряда, Комсомольское ЛПУ МГ ООО «Тюментрансгаз».

12.2011–н/вр. – ведущий инженер по ЭОГО, Комсомольское ЛПУ МГ, ООО «Газпром трансгаз Югорск», г.Югорск.

Награды: в 1988 г. – юбилейная медаль «70 лет Вооруженных сил СССР», 2010 г. – почетная грамота ООО «Газпром трансгаз Югорск».

§ 3. Люди, влюбленные в небо

С конца 1990-х годов у отечественных авиаторов в августе сразу два праздника. Кроме традиционного Дня воздушного флота они получили и свой «специальный» – День ВВС. 15 лет назад в архивах по военному ведомству России был найден приказ от 12 августа 1912 г., согласно которому вводился в действие штат воздухоплавательной части Главного управления Генерального штаба. С тех пор этот день и принято считать отправной точкой в создании военной авиации России.

Торжественное собрание

12 августа 2012 года вся наша страна отмечала 100-летие Военно-воздушных сил Российской Федерации. На торжественное собрание в клубе муниципального учреждения культуры МиГ в Югорске-2 собрались со своими семьями офицеры и военнослужащие запаса расформированного 763-го истребительного авиационного полка (ИАП) и радиолокационной роты ВВС. Этот коллектив – лишь небольшой «островок», оставшийся от одного из лучших в России военного гарнизона Комсомольский-2.

Многие пришли на торжественное собрание в форме с орденами и медалями. В числе почетных гостей присутствовали генеральный директор ООО «Газпром трансгаз Югорск» П.М. Созонов и глава администрации города Югорска М.И. Бодак.

За несколько дней до этого события Петр Михайлович вызвал меня, Баргилевича О.А. – подполковника запаса, к себе в кабинет с тем, чтобы обстоятельно ознакомиться с историей авиационного полка и радиолокационной роты. Он долго расспрашивал о жизни и проблемах бывшего военного гарнизона Югорска-2.

Напомню, что с ноября 1964 года в пос. Комсомольский-2 базировался 763-й истребительный авиационный полк, Центр боевого управления, отдельные части обеспечения. В апреле 1998 года авиационный гарнизон попал под сокращение. Порядка 500 человек, а это 90% уволенных офицеров, прапорщиков и военнослужащих женщин, были приняты на работу в ООО «Газпром трансгаз Югорск» и структурные подразделения ОАО «Газпром», где их технические знания и опыт нашли достойное применение на производстве.

В настоящее время контроль воздушного пространства западных границ России осуществляет радиолокационная рота ВВС, где служат офицеры, контрактники, солдаты срочной службы и гражданский персонал. Когда речь зашла о подарке для них, я предложил оказать благотворительную помощь в размере 50 тысяч рублей на приобретение строительных материалов для ремонта боевого командного пункта.

Петр Михайлович возразил: «Почему пятьдесят? Военно-воздушным силам 100 лет, предлагаю выделить радиолокационной роте ВВС на укрепление боевой готовности сто тысяч рублей».

Сказано – сделано: Петр Михайлович Созонов лично вручил сертификат на сумму сто тысяч рублей командиру радиолокационной роты капитану Вадиму Анатольевичу Сухину. Торжественные мероприятия завершились праздничным концертом.

Боевые традиции нужно чтить

В 2012 году у нас двойной юбилей – 7 ноября исполняется еще и 60 лет со дня образования нашего прославленного 763-го ИАП. Но как часто бывает у военных, праздничное настроение омрачается воспоминаниями о погибших боевых товарищах. Комсомольский авиационный гарнизон не стал исключением – 16 августа 1996 года при выполнении учебно-боевого полета погиб летчик гвардии майор Синецкий Ян Яковлевич. На месте трагедии был установлен памятник с мемориальной доской.

С тех пор общественная организация офицеров запаса «Взлет» ежегодно обращается в ООО «Газпром трансгаз Югорск» с просьбой о выделении вертолета для перелета сослуживцев и родственников погибшего летчика к месту авиакатастрофы, куда другим видом транспорта добраться невозможно. Руководство газотранспортной компании всегда шло нам навстречу.

Не стал исключением и этот год. Петр Михайлович Созонов согласился, что боевые традиции летчиков нужно чтить, и вертолет был выделен. 15 августа 2012 года группа из 20 офицеров запаса снова приземлилась на месте гибели своего однополчанина. Они вспоминали о нем самыми теплыми словами.

Командир полка полковник запаса Владимир Михайлович Сапроненков отметил: «16 лет назад майор Ян Синецкий навечно зачислен в списки военнослужащих 763-го истребительного авиацион-

ного полка. Он был настоящим летчиком, влюбленным в небо. Я был тронут, узнав, что его однополчане ежегодно стараются вылететь к месту авиационной катастрофы самолета и почтить память своего погибшего друга. Надеюсь, память о Яне навсегда останется в наших сердцах...».

По поручению Совета общественной организации офицеров запаса «Взлет», от имени всех бывших военнослужащих авиационного гарнизона Комсомольский-2 и себя лично передаю искренние слова благодарности генеральному директору ООО «Газпром трансгаз Югорск» Петру Михайловичу Созонову за оказание помощи в организации данного авиационного перелета и финансовую поддержку радиолокационной роты ВВС.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Иван Александрович Ильин – оригинальный мыслитель, правовед, общественный деятель и выдающийся философ. В своих произведениях он неоднократно затрагивает проблему русской духовности, ценностей и духовной антропологии. И. А. Ильиным была создана цельная, универсальная теория, объединяющая проблематику личности, общества, государства и обороноспособности, Родины, Патриотизма, Долга, Чести и воинского служения.

Труды Ильина имеют вневременной характер, его прогнозы, его рекомендации, его указания, как найти пути выхода из национальной катастрофы, имеют для нас самое актуальное значение. Ведь о том, что СССР развалится из-за духовного разложения и утраты идеалов в обществе, он говорил в начале 50-х годов.

Мы считаем, что особенность творчества Ильина заключается в том, что он никогда не навязывал своих точек зрения, всю свою любовь, патриотизм и преданность Родине он выразил в своих произведениях, которые написал для своего народа, живущего в России.

«...Мы, – писал Ильин, – должны растить и углублять русский национальный духовный характер в самих себе, и в других, и в наших детях. В этом залог спасения, знамя спасения и утверждения на много десятков лет, на сотни лет вперед. В этом творческая идея нашего будущего, в этом критерий нашего успеха»¹⁹.

Перед Россией сейчас стоит патриотическая задача – эффективно задействовать природный и творческий потенциал страны, накопленное веками культурное наследие и на этой основе найти органичные формы социальной организации, общественного жизнеустройства. Не надеяться на помощь Запада, сосредоточиться и решить все свои насущные задачи, вернуть былое величие России, сделав упор на военно-патриотическое и духовно-нравственное воспитание нашего будущего – молодежи.

В мае 1998 г. 763-й истребительный авиационный полк был расформирован. Постепенно устроились в гражданской жизни защитники северных рубежей, обрели новые профессии. Многие работают в компании «Газпром трансгаз Югорск» и в его подразделениях, в различных службах города Югорска и Советского района. Те, кто служил в полку и вместе со всем гарнизоном пережил трудное время

19 Ильин И. А. Собр. соч. : в 10 т. – М., 1998. – Т.7. – С. 485.

перехода в гражданскую жизнь, по-прежнему отмечают день рождения полка. 7 ноября 2012г. ему исполнилось бы 60 лет. В 2013 г. исполняется ровно 50 лет с того времени, как в тайге, в 15 километрах от поселка Комсомольский, начали строиться первые объекты будущего военного аэродрома и гарнизона Комсомольский-2. Сильная и надежная армия у той страны, где заботятся о своих защитниках – офицерах, хорошо помнят и чтут боевые воинские традиции и защищают свое государство ... Не за страх, а на совесть – не щадя живота своего.

Приложение 1.

ЛЕТЧИКИ 763-ГО ИАП, ПОГИБШИЕ ПРИ ВЫПОЛНЕНИИ СВОЕГО ВОИНСКОГО ДОЛГА:

1. Капитан Лиськин В.А.
2. Старший лейтенант Богданов Н.И.
3. Капитан Закиров В.М.
4. Лейтенант Швецов И.Н.
5. Лейтенант Петров Б.П.
6. Капитан Шиманков О.П.
7. Капитан Загиров А.К.
8. Капитан Гранкин А.А.
9. Капитан Плешков А.И.
10. Майор Емельянов И.В.
11. Майор Синецкий Я.Я.

ПОСЛЕДНИЕ КОМАНДИРЫ АВИАЦИОННОГО ГАРНИЗОНА КОМСОМОЛЬСКИЙ-2:

В/Ч 40372. Командир полка – полковник Васильев Евгений Иванович.

В/Ч 40372–Ц «ЦБУ» (Центр боевого управления) – майор Литвинов Сергей Александрович.

В/Ч 68001 «ОБАТО» (отдельный батальон аэродромно-технического обслуживания) – подполковник Нейман Александр Иосифович.

В/Ч 48741 «ОБС РТО» (отдельный батальон связи, радиотехнического обслуживания) – подполковник Сергиенко Виктор Владимирович.

В/Ч 74973 «РТБ» (радиотехнический батальон) – в данный момент действующая радиолокационная рота, оставшаяся после расформирования полка, подполковник Голуб Леонид Львович.

**ЮГОРСКАЯ ОБЩЕСТВЕННАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ
ОФИЦЕРОВ ЗАПАСА «ВЗЛЕТ»**

Югорская общественная организация офицеров запаса «ВЗЛЕТ» создана 8 июня 2000 года. В состав входит более 100 человек.

Основные направления деятельности:

- содействие в социальной и правовой защите военнослужащих, находящихся на военной службе и уволенных в запас, а также членов их семей;
- проведение просветительской деятельности;
- содействие в профориентации и военно-патриотическом воспитании молодежи;
- разработка, осуществление благотворительных программ;
- сохранение воинских традиций.

ПОСТОЯННО ДЕЙСТВУЮЩИЙ РУКОВОДЯЩИЙ ОРГАН – СОВЕТ:

1. Майор Бердышев Алексей Геннадьевич – председатель

Члены Совета:

2. Подполковник Баргилевич Олег Антонович – заместитель председателя
3. Подполковник Арутюнян Валентин Артемович
4. Подполковник Витюк Николай Николаевич
5. Майор Пыников Александр Васильевич
6. Майор Самуэльсон Павел Анатольевич
7. Подполковник Голуб Леонид Львович
8. Подполковник Губин Алексей Александрович
9. Майор Чижов Владимир Федорович

**ОПЕРАТИВНАЯ ГРУППА
СПЕЦИАЛЬНОГО НАЗНАЧЕНИЯ «ЗАТВОР»**

(ноябрь 1992 – апрель 1998 гг.)

Куратор группы начальник штаба полка – подполковник Витюк Н.Н.

Подполковник Баргилевич О.А. – командир группы.

Подполковник Продубнов Ю.В. – заместитель командира группы по вооружению.

Майор Ильин В.П. – заместитель командира группы по стрелковой подготовке.

Майор Долгих А.А. – заместитель командира группы по рукопашному бою.

Майор Федоров Г.В. – заместитель командира группы по парашютно-десантной подготовке.

Майор Перевезенцев А.К.

Майор Турбин А.К.

Майор Савицкий А.А.

Майор Юртин О.С.

Майор Королёнок В.Н.

Капитан Титов Ю.В.

Капитан Ткаченко В.В.

Капитан Двуречинский Е.М.

Капитан Шибайло И.С.

Капитан Булин А.М.

Капитан Дельцов В.Ю.

Капитан Девятьяров И.Г.

Капитан Улеев В.В.

Старший лейтенант Гамов А.К.

Старший лейтенант Морозов Д.И.

Старший лейтенант Бутин Ф.Г.

Старший лейтенант Косов А.В.

Старший сержант Самельк Н.А.

Весь состав группы спецназа «ЗАТВОР» выражает самые искренние слова благодарности командиру полка полковнику Сапро-
ненкову В.М. и начальнику штаба полка подполковнику Витюку Н.Н.
за то, что берегли наши жизни, за заботу о наших семьях и доброе
отеческое отношение к нам.

Особые слова благодарности – Владимиру Михайловичу Сапро-
ненкову за то, что в самые тяжелые безденежные времена он не
побоялся взять на себя ответственность и дал основному составу
группы возможность подзарабатывать по ночам, осуществляя охра-
ну АСК «Подряд», а также генеральному директору АСК «Подряд»
Малику Михаилу Абрамовичу, всегда находившему деньги на опла-
ту нашей работы. **Низкий Вам поклон от нас всех!**

Вечная память тем, кого с нами нет.

Роморафшш



ПАМЯТКА

• ВЫРЕШЬ И СОХРАНИ

ЛЕТЧИКУ ПРИ ДЕЙСТВИЯХ НА ТАКТИЧЕСКИХ ЗАНЯТИЯХ

Летчик ПВО

Мы живем в неспокойном мире. Международные империализмы не изменяя своей агрессивной сущности. И пока он существует, угроза нападения на нас остается. От тебя зависит высокая бдительность и постоянная боевая готовность, дисциплинированность, мужество, инициатива и решительность, способность преодолеть и уничтожить воздушного противника!

Ты обязан:

- максимально сократить время занятия готовности к вылету по команде;
- твердо знать порядок действий при выполнении задания;
- строго выполнять требования документов, регламентирующих летную работу;
- грамотно действовать в условиях приема некая противником волею и маневра с целью срыва взлета;
- строго выдерживать свое место в боевом порядке группы;
- стремиться уничтожить противника в первой атаке;

„НАШ ЛОЗУНГ ДОЛЖЕН БЫТЬ ОДИН — УЧИТЬСЯ ВОЕННОМУ ДЕЛУ НАСТОЯЩИМ ОБРАЗОМ..“

В. И. ЛЕНИН.

- после обнаружения и атаки цели дать ее характеристику по ИИ;
- при атаке цели точно выдерживать установленные дистанции ведения огня и начала выстрела из пушек;
- при отходе материальной части и в аварийной обстановке действовать четко и слаженно;
- использовать возможность посадки в спущенной струе цели (особенно на малой высоте);
- после выполнения задания организовать доставку материалов ПВО для обработки и дешифрования;
- принять активное участие в быстрой подготовке самолета к повторному вылету.

ПОМНИ! Враг будет применять различные тактические противостратегические приемы, новейшие средства и способы производства силами ПВО (в том числе, инициативы, маневры и высокую ритмичность маневров) замкнуть удар на тактическое задание!

Май 1973 года. Памятка летчикам-истребителям при действиях на тактических учениях



Борис Николаевич Ельцин на аэродроме в г. Нижнем Тагиле приветствует экипаж майора Попова А.В.



Старший лейтенант Клушин Г.В. – оперативный дежурный командного пункта



Командир полка полковник Сапроновков В.М. на постановке боевой задачи



Заместитель командира полка подполковник Арутюнян В.А. руководит полетами на СКП



Инженер Управления полка майор Бирюков В.Е.



Командир первой авиационной эскадрильи подполковник Асосков А.В.



Слева направо подполковники: Супрунов П.Н., Морозов А.Н., Сергеев Г.В.



1984 год, г. Нижний Тагил. Подготовка к полетам. Слева направо лейтенант Супрунов П.Н., лейтенант Шостак



Капитан Быков А.Ю., капитан Бердышев А.Г. (на заднем плане)



Старший лейтенант Баргилевич О.А. 1984 год. Полигон



Капитан Быков А.Ю.



Разрушение остекления самолета капитана Быкова А.Ю.



Личный состав второй авиационной эскадрильи: капитан Булин А.М., капитан Носов В.А., капитан Воронов Н.И., капитан Орлов С.В., лейтенант Иванов С.В., капитан Бардычевский С.Б., капитан Конюхов И.А., капитан Самойлов В.А., капитан Поляков О.А., старший лейтенант Васильев А.В., капитан Владыко А.



Техник учебно-боевого самолета МиГ-25 капитан Носов В.А.



1973 год. Торжественное построение полка со Знаменем. Старший лейтенант Гуренков В.В.



Слева направо: подполковник Губин А.А., полковник Неживой П.Ф.



Штурман эскадрильи майор Моторный В.Н.



Слева направо: старший лейтенант Бердышев А.Г., капитан Наумов В.А.



Командир первой авиационной эскадрильи подполковник Сазонов П.Д.



Заместитель командира первой авиационной эскадрильи майор Чижов В.Ф.



Слева направо: командир второй авиационной эскадрильи подполковник Чернов Д.П., майор Глотов Ю.



Справа майор Христов В.А.



Старший лейтенант Чумак П.А.



Общее построение на прощание со Знаменем 763-го ИАП. Управление полка



Слева направо верхний ряд: капитан Ляшок В.П., майор Раев О.В., старший лейтенант Сычков К.В., нижний ряд: капитан Смирнов Ю.В., майор Синецкий Я.Я., капитан Комисаренко Е.И., майор Урманов Д.Т.



Торжественное собрание 7 ноября 1997 г., посвященное 45-летию 763-го ИАП. Во втором ряду в центре: глава города Югорска Бзенко Р.И., генеральный директор ООО «Тюментрансгаз» Завальный П.Н., главный инженер ООО «Тюментрансгаз» Усенко В.Ф.



Слева направо: полковник Васильев Е.И., полковник Сапроненков В.М., полковник Клавдиев А.И., генерал-майор Васильев И.С., полковник Криволапов К.Г., полковник Зайнетдинов Ф.В., подполковник Витюк Н.Н.



Апрель 1998 года. г. Югорск- 2. Центральная заправочная. Прощание со Знаменем. Слева направо: майор Петров О.И., старший лейтенант Кузьминов И.Н.



Апрель 1998 года. Прощание со Знаменем. Руководители 763-го ИАП Советского района и города Югорска



Апрель 2012 г. Офицеры запаса общественной организации «Взлет», депутаты Думы города Югорска и шефы в гостях у воинов в/ч 74937



100-летие ВВС 12 августа 2012 года, г. Югорск-2. Слева направо: подполковник Баргилевич О.А., подполковник Витюк Н.Н., подполковник Воробьев С.П., подполковник Губин А.А.



100-летие ВВС 12 августа 2012 года г. Югорск-2. Слева направо: подполковник Голуб Л.Л., ефрейтор Варченко И.Н., рядовая Баргилевич Н.Г., старший лейтенант Голуб С.Г., ефрейтор Шпакова В.М., подполковник Баргилевич О.А.



100-летие ВВС 12 августа 2012 года г. Югорск-2 Слева направо: старший лейтенант Баргилевич А.О., подполковник Баргилевич О.А. Пост сдал! ...Пост принял! Смена поколений



2000 год. Парад, посвященный 55-летию Победы в Великой Отечественной войне. Город Югорск



Слева направо: подполковник Сергиенко В.В., подполковник Голуб Л.Л., подполковник Воробьев С.П., подполковник Витюк Н.Н., майор Бердышев А.Г., подполковник Баргилевич О.А.



Подполковник Губин А.А. – глава поселения Югорск-2



9 мая 2012 г. Возложение гирлянды к памятнику «Защитникам Отечества и первопроходцам земли Югорской». Слева направо: старший лейтенант Баргилевич А.О., капитан Сухин В.А.



Дети не забывают посетить самое святое место в авиационном гарнизоне – памятник погибшим при выполнении боевого задания летчикам 763-го ИАП. Слева направо: Мирошниченко Богдана, Шелепова Агата, Федутенко Илона



Слева направо: старший лейтенант Козочкин С.В., капитан Ганечкин С.В., подполковник Губин А.А., майор Бердышев А.Г., подполковник Баргилевич О.А., майор Ильин В.П., подполковник Продубнов Ю.В., майор Воронов Н.И.



Слева направо: старший лейтенант Коржавин С.С., капитан Козлов В.Н., старший сержант Часовников М.Х., подполковник Баргилевич О.А., председатель ОПО ООО «Газпром трансгаз Югорск» Корчагин А.В.



Урок мужества в Югорском индустриальном техникуме. Заместитель председателя общественной организации офицеров запаса «Взлет» – подполковник Баргилевич О.А. проводит встречу со студентами



г. Югорск 2010 г. Поколения ветеранов: ветеран ВС РФ подполковник Баргилевич О.А. заместитель начальника службы по связям с общественностью и СМИ ООО «Газпром трансгаз Югорск», ветеран Великой Отечественной войны, бывший сотрудник ООО «Газпром трансгаз Югорск» Часовников М.Х.



Вечная память погибшим боевым товарищам. 15.08. 2012 г. на месте трагической гибели летчика майора Синецкого Я.Я. Слева направо: подполковник Морозов А.Н., подполковник Арутюнян В.А., подполковник Асосков А.В., подполковник Губин А.А., капитан Клевцов А.В., полковник Сапроненков В.М., майор Комаров М.Ю., майор Клушин Г.В., подполковник Баргилевич О.А., старший лейтенант Гамов А.К. Сидят слева направо: майор Есипов С.В., капитан Двуреченский Е.М., старший лейтенант Волохович А.Г., капитан Синицин А.Н., майор Черемушников С.А., майор Панкратов А.П.



На месте трагедии. Останки самолета майора Синецкого Я.Я.



Командир второй авиационной эскадрильи –
подполковник Попов А.В.



Слева майор Тарасенко В.С. – заместитель командира первой авиационной эскадрильи



6 октября 2012 года город Югорск. Второй отборочный этап Всероссийского молодежного фестиваля военно-патриотической песни ДИМИТРИЕВСКАЯ СУББОТА. В центре – председатель жюри конкурса, заместитель председателя общественной организации офицеров запаса «Взлет», подполковник запаса, член Союза писателей России – Баргилевич О.А.



Жюри Всероссийского молодежного фестиваля военно-патриотической песни ДИМИТРИЕВСКАЯ СУББОТА. Слева направо: полковник Градович В.В., подполковник Баргилевич О.А., капитан Козлов В.А.



Слева направо: майор Воронов Н.И., майор Чижов В.Ф., майор Бердышев А.Г., подполковник Сергиенко В.В., подполковник Витюк Н.Н., подполковник Воробьев С.П., подполковник Поляков М.С., полковник Коломиец Г.М., старший лейтенант Коржавин С.С., капитан Козлов В.Н.



Народный театр «ВЕРСИЯ», спектакль – «ПОРОХ»



Народный театр «ВЕРСИЯ», спектакль – «ГОСТЬ». Слева направо: майор Бердышев А.Г., Рубцова С.Г., майор Воронов Н.И., Воробьева Е.Н., капитан Синицин А.Н.



7 ноября 2007 г. 55 лет 763-го ИАП. Слева направо: майор Букреев В.Д., майор Сорокин Д.А., подполковник Баргилевич О.А., подполковник Витюк Н.Н., майор Кожевников Н.Н., капитан Комисаренко Е.И., подполковник Арутюнян В.А., капитан Ляшок В.П., майор Бердышев А.Г., капитан Лысенко К.Н., капитан Положай А.И., майор Довбенко И.Н., капитан Заднепрянский А.Н.



Июнь 1998 год г. Югорск-2. Из списков части исключены, уволены в запас. Последнее общее фото на память



Авиационный гарнизон Комсомольский-2 (Югорск-2). Вид сверху



Остатки взлетно-посадочной полосы. Снято более 70% аэродромных плит



Штурман первой авиационной эскадрильи капитан Турбин А.К.



Капитан Бердышев А.Г., капитан Быков А.Ю.



Слева направо третий – подполковник Панов Николай Матвеевич – первый комендант авиационного гарнизона Комсомольский-2



Ноябрь 2002 года. г. Югорск-2. В связи с 50-летием 763 ИАП прошло открытие и освящение памятника, установленного в честь летчиков, погибших при исполнении своего воинского и служебного долга. Слева направо майор Тарасенко В.С., капитан Лысак В.В., майор Нетужилов О.Н., подполковник Чернов Д.П., подполковник Сазонов П.Д., майор Ильин В.П., подполковник Губин А.А., подполковник Сергиенко В.В., подполковник Потапов В.В., майор Клушин Г.В., Потапова Маргарита, Сергиенко Раиса, Иерей Иоанн Вахов, на переднем плане капитан Лысенко К.Н.



7 ноября 2007 года. г. Югорск-2. 55-лет со дня образования 763-го ИАП. Торжественное построение ветеранов у памятника, установленного в честь летчиков, погибших при выполнении своего служебного долга



7 ноября 2007 года. Город Югорск-2 МУК МиГ. торжественное собрание посвященное празднованию 55-летия со дня образования 763-го ИАП. Слева на право: полковник Сапроненков В.М., подполковник Потапов В.В., майор Христов В.А., майор Бердышев А.Г.



Начальник медицинской службы в/ч 68001 капитан Ткаченко В.В.

Библиографический список

1. Основные тезисы Программы Всероссийского общественно-политического движения Духовное наследие. Электронная версия режим доступа : <http://www.nasled.ru/program.htm>.

2. Электронная версия режим доступа : http://monarhiya.narod.ru/nm_ogl.html.

3. *Ильин И.А.* Спутник Русского Христианского Националиста. / И. А. Ильин; – Женева, 1937. – С. 36–37.

4. *Ильин И.А.* Собрание сочинений : в 10 т. / И. А. Ильин; сост. и комент. Ю.Т. Лисицы – М.: Русская книга, 1996. – Т. 6. в 3-х кн.

5. *Ильин И.А.* Собрание сочинений : в 10 т. / И. А. Ильин; сост. и комент. Ю.Т. Лисицы – М.: Русская книга, 1994. – Т. 1. – С. 207.

6. *Ильин И.А.* Собрание сочинений : в 10 т. / И. А. Ильин; сост. и комент. Ю.Т. Лисицы – М.: Русская книга, 1993. – Т. 2. – Кн. 1. – 496 с.

7. Электронная версия режим доступа : <http://www.pobeda.ru/content/view/7606/>.

8. *Каменев А.* Офицер – профессия идейная /А. Каменев // Офицерский корпус Русской армии. Опыт самопознания. – М.: Военный университет. – 2000. – С. 458.

9. Электронная версия режим доступа : http://www.rusrevolution.info/books/index.shtml?11_1_26.

10. *Бутовский Н.Д.* Очерки современного офицерского быта / Н. Д. Бутовский // СПб., – 1899. – С. 27.

11. *Ильин И.А.* О рыцарском духе / И. А. Ильин // Русский колокол, 1928. – № 6. – С. 3–7.

12. *Ильин И.А.* Собрание сочинений : в 10 т. / И. А. Ильин; сост. и комент. Ю.Т. Лисицы – М., 1999. – Т.9–10. – 512 с.

Содержание

ОТ АВТОРА.....	3
ВВЕДЕНИЕ	4
Глава 1. О ВОИНСКОМ СЛУЖЕНИИ И ИСТОРИИ СОЗДАНИЯ 763-го ИАП....	8
§ 1. Иван Александрович Ильин об армии, чести, долге и патриотизме	8
§ 2. Краткая историческая справка создания 763-го истребительного авиационного полка.....	14
§ 3. Жизнь продолжается.....	21
§ 3.1. Из воспоминаний старожилы гарнизона Комсомольский-2, работника офицерской столовой, Лысак Людмилы Николаевны.....	21
§ 3.2. Из воспоминаний Карла Фридриховича Отта – главного технолога Тюменского управления магистральных газопроводов, кандидата технических наук, в дальнейшем начальника производственно-технического отдела ПО «Тюментрансгаз»	23
§ 4. МиГ–31 – самый скоростной и высотный истребитель-перехватчик в мире.	24
Глава 2. ЕСТЬ ТАКАЯ ПРОФЕССИЯ – РОДИНУ ЗАЩИЩАТЬ	32
§ 1. Искусство быть командиром.....	32
§ 2. Жизнь – только миг.....	39
§ 3. Командир боевой эскадрильи.....	45
§ 4. В обнимку с небом.....	49
§ 5. Летчик – это призвание	54
§ 6. Небо – моя судьба.....	57
§ 7. Профессионал высочайшего класса.....	64
Глава 3. ПОБЕДА В ВОЗДУХЕ КУЕТСЯ НА ЗЕМЛЕ.....	69
§ 1. Руководитель ближней зоны полетов	69
§ 2. Техник боевого корабля.....	76
§ 3. Патриотами рождаются и становятся	80
§ 4. Летчики и технический персонал не только несли боевое дежурство и летали, а еще писали и исполняли свои прекрасные песни.....	84
§ 5. Мечты сбываются.....	90
Глава 4. СЕМЬЯ – ЭТО ПЕРВОНАЧАЛЬНАЯ, ИСХОДНАЯ ЯЧЕЙКА ДУХОВНОСТИ, КРЕПКИЙ И НАДЕЖНЫЙ ТЫЛ ОФИЦЕРОВ	98
§ 1. Вам низкий поклон, офицерские жёны!	100
§ 2. Мы – гарнизон!.....	105

§ 3. Театр и искусство – великая мобилизующая сила.....	114
§ 4. Прощание со знаменем.....	117
Глава 5. ВСПОМИНАЮТ ВЕТЕРАНЫ АВИАЦИОННОГО ГАРНИЗОНА КОМСОМОЛЬСКИЙ-2	121
§ 1. Воспоминания ветеранов 763 ИАП.....	121
§ 2. Наши биографии.....	136
§ 3. Люди, влюбленные в небо	151
ЗАКЛЮЧЕНИЕ.....	154
Приложение 1	156
Приложение 2	157
Приложение 3	158
Фотографии.....	161
Библиографический список	193

Научно-публицистическое издание

Баргилевич Олег Антонович

Жизнь – только миг

Монография

Редакторы

К.Ф. Отт – кандидат технических наук,
И.В. Цуприков – Член Союза писателей России

В книге использовались личные фото- и видеоархивы

А.В. Асоскова, А.Г. Бердышева, А.Ю. Быкова, А.А. Губина, Г.В. Клушина,
В.А. Носова, А.В. Попова, А.А. Рыжова, Р.М. Сергиенко, П.Н. Супрунова,
В.С.Тарасенко, Е.П. Цветкова, П.А. Чумака, В.Г. Шлюпкиова

В книгу включены произведения поэтов, статьи корреспондентов

В.Е. Бирюкова, Р.С. Никулиной, Е.А. Поляковой, А.В. Шафиковой

Технические консультанты

Подполковник запаса А.А. Губин, Л.Р. Невзорова

Корректор

Федотовских Н.Л.

Компьютерная верстка и дизайн

Деханова А.Е.

Подписано в печать 18.10.2012 г. Формат 60x84/16. Бумага офсетная.

Усл. печ. л. 12,25. Тираж 500 экз. Заказ 605.

Отпечатано с оригинал-макета в типографии «Ассорти»
620049, г. Екатеринбург, ул. Первомайская, 109 д. Тел.: (343) 379-08-50 (55)

Научно-публицистическое издание

Баргилевич Олег Антонович

Жизнь – только миг

Монография

Редакторы

К.Ф. Отт – кандидат технических наук,
И.В. Цуприков – Член Союза писателей России

В книге использовались личные фото- и видеоархивы

А.В. Асоскова, А.Г. Бердышева, А.Ю. Быкова, А.А. Губина, Г.В. Клушина,
В.А. Носова, А.В. Попова, А.А. Рыжова, Р.М. Сергиенко, П.Н. Супрунова,
В.С.Тарасенко, Е.П. Цветкова, П.А. Чумака, В.Г. Шлюпкиова

В книгу включены произведения поэтов, статьи корреспондентов

В.Е. Бирюкова, Р.С. Никулиной, Е.А. Поляковой, А.В. Шафиковой

Технические консультанты

Подполковник запаса А.А. Губин, Л.Р. Невзорова

Корректор

Федотовских Н.Л.

Компьютерная верстка и дизайн

Деханова А.Е.

Подписано в печать 18.10.2012 г. Формат 60x84/16. Бумага офсетная.

Усл. печ. л. 12,25. Тираж 500 экз. Заказ 605.

Отпечатано с оригинал-макета в типографии «Ассорти»
620049, г. Екатеринбург, ул. Первомайская, 109 д. Тел.: (343) 379-08-50 (55)



Об авторе

БАРГИЛЕВИЧ Олег Антонович успешно окончил в 1981 г. Красноярское высшее командное училище радиозлектроники ПВО по специальности «Инженер по эксплуатации радиотехнических средств» и в 1991 году – Уральский социально-политический институт по специальности «Политолог, преподаватель общественно-политических наук». В 1998 г. в связи с сокращением 763-го авиационного полка уволен в запас.

Подполковник запаса, заместитель председателя общественной организации офицеров запаса «Взлет». В 2008 году поступил в аспирантуру на заочное отделение в ФГАОУ ВПО «Российский государственный профессионально-педагогический университет» (г. Екатеринбург) на кафедру философии и культурологии. Заместитель начальника службы по связям с общественностью ООО «Газпром трансгаз Югорск», депутат Думы города Югорска IV–V созывов.

С октября 2011 года – член Союза писателей России.

Автор двух монографий:

1. «Иван Ильин о духовных основах патриотизма, правосознания и воинского служения»;
2. «Философия духовного опыта Ивана Ильина».

Автор более 30 научных публикаций, размещенных на страницах научных сборников, вышедших по итогам Всероссийских и Международных научно-практических конференций, 7 публикаций на страницах журнала «Литературный факел», одной публикации в журнале «Фактор времени» и около 40 выступлений на страницах региональных газет по актуальным вопросам воспитания, патриотизма, воинского служения и духовной жизни страны.

Область научных и познавательных интересов – философская антропология, история философии, философия культуры, публицистика.