

18+

Владимир Циканов

Господа офицеры



Владимир Циканов

Господа офицеры. Часть первая

«Издательские решения»

Циканов В.

Господа офицеры. Часть первая / В. Циканов — «Издательские решения»,

ISBN 978-5-44-934599-8

Всё повествование написано в стиле «Письмо другу». Автор пишет письмо через 30 лет после афганских событий своему другу-сослуживцу, контрразведчику, курировавшему по линии особого отдела когда-то лётную воинскую часть, в которой проходил службу автор, все герои и персонажи его повествования. В своих воспоминаниях он рассказывает о том, как всё было и происходило в действительности, о своих друзьях-однополчанах, совершавших настоящие подвиги у него на глазах, о командире...

ISBN 978-5-44-934599-8

© Циканов В.
© Издательские решения

Содержание

О книге и её авторе	7
Биографическая справка	9
Война — это абсолютное зло	11
Предисловие	13
Письмо другу. Лянгар	16
Дед Тимоха	21
(Описание-воспоминание к фотографии)	25
Моя первая встреча с В. Г. Захаровым	26
«Старая гвардия» или немного о Константине Константиновиче	41
Шошневе	
Знакомство с афганскими революционерами «первой волны»	48
Другие встречи в Афганистане с друзьями и знакомыми	56
Конец ознакомительного фрагмента.	65

Господа офицеры Часть первая

Владимир Циканов

© Владимир Циканов, 2020

ISBN 978-5-4493-4599-8 (т. 1)

ISBN 978-5-4493-4600-1

Создано в интеллектуальной издательской системе Ridero

Господа офицеры. Часть I. Автор Владимир Циканов. / Художественное оформление, дизайн и компьютерная вёрстка в авторском исполнении.

Автор выражает искреннюю благодарность Фомину Борису Николаевичу, Дитёвым Ольге и Сергею — в редакции и коррективки текста, а также всем друзьям, оказавшим техническую и всяческую другую поддержку и помощь в настоящем издании.



Настоящее произведение затрагивает и описывает события 1980—1989 гг. В книге рассказывается в основном о людях лётной профессии, военнослужащих двух авиационных подразделений пограничной авиации КГБ СССР. Это войсковые части 9807 и 2177, участвовавшие в боевых действиях в Афганистане весь описываемый период времени...

Книга «Господа офицеры» написана лётчиком афганской войны, командиром экипажа транспортно-боевого вертолёта Ми-8. Речь в книге идёт об этой войне, с её первого дня до последнего. Рассказывается о том, чего по существующим понятиям и определениям никогда не было, потому что быть не могло... Но на самом деле было. Каждая страница открывает

перед читателем увлекающие, захватывающие и интригующие сцены, за которыми скрываются смелые и отчаянные поступки лётчиков-вертолётчиков пограничной авиации КГБ СССР и их командиров.

Всё повествование написано в стиле «Письмо другу».

Автор пишет письмо через 30 лет после афганских событий своему другу-сослуживцу, контрразведчику, курировавшему по линии особого отдела когда-то лётную воинскую часть, в которой проходил службу автор, все герои и персонажи его повествования.

В своих воспоминаниях он рассказывает о том, как всё было и происходило в действительности, о своих друзьях-однополчанах, совершавших настоящие подвиги у него на глазах, о командире, который был настоящим Героем, и должен был стать Героем Советского Союза, поскольку представлялся к награждению этим высоким званием неоднократно... Но... По каким-то причинам документы о представлении к этой награде ни разу не дошли и не легли к подписи на стол ни Председателю КГБ СССР, ни Верховному Главнокомандующему. Как бы между строк автор рассказывает и о себе...

Эта книга будет интересна широкому кругу читателей. Всем думающим людям разного пола и возраста (18+) вне зависимости от рода деятельности, должности, общественного статуса, имеющих личные интересы, увлечений и т. д., а также всем военным, бывшим и настоящим, участникам боевых действий различных конфликтов в разных странах на разных территориях и, конечно же, представителям всех авиационных специальностей, лётчикам любой авиации, любых летательных аппаратов, студентам авиационных ВУЗов и курсантам лётных училищ.



Вся жизнь – мгновение, как кадр в кинофильме...

О книге и её авторе



Николай Фёдорович Гаврилов

Уважаемые читатели!

Книга Владимира Циканова является высокохудожественным произведением, талантливо написанным реальным участником событий, которые произошли уже более тридцати лет назад.

В Афганской войне приняли участие более шестьсот тысяч военнослужащих, и каждый из них видел эти события со своей стороны, высоты и глубины. Если каждый участник напишет книгу – они все будут разные. Однако Владимиру Циканову удалось показать самые глубинные чувства и переживания честного и порядочного человека, который на войне особенно остро чувствует все стороны и грани реальной жизни. Война перемолола Володю в своих жёстких жерновах и отпустила его жить дальше. На протяжении всей послевоенной жизни в душе и голове автора бурлила работа и вылилась она в эту книгу, главной особенностью которой является честность и прямота, откровенный анализ тех событий, которые автор пережил. В книге отдаётся дань уважения и благодарности и лётчикам, которых уже нет в живых, и тем боевым друзьям, которые ныне здравствуют и трудятся на других участках. Но обо всех автор отзывается по-доброму и с уважением. На мой взгляд, книга доставит удовольствие участникам событий, ветеранам боевых действий, даст какие-то советы ныне действующим вертолётчикам и сыграет положительную роль в патриотическом воспитании молодёжи. Выражаю благодарность Владимиру Циканову за скрупулёзную работу по написанию книги, желаю дальнейших успехов в глубоком анализе своей богатой историческими событиями жизни, а читателям – лёгкого прочтения книги и доброго отношения ко всем людям.

По-доброму и с уважением!

Герой России, генерал-лейтенант запаса Николай Гаврилов

Дорогие читатели! Перед Вами книга воспоминаний Владимира Викторовича Циканова, человека удивительного. Хотя он не является писателем в том понимании, в каком мы привыкли видеть авторов большинства книг, но именно поэтому настоящим открытием для многих из нас, его сослуживцев, стали его воспоминания об афганской войне, о своих товарищах, с которыми он прошагал по той войне вместе от её начала до самого конца, о командирах и наставниках. В нём словно открылся чувственный мир эрудированного прозаического общения с людьми, который, возможно, присутствовал в нём всегда и оставался с ним всю армей-

скую и последующую послеармейскую жизнь. Недаром его многолетний командир, наставник и кумир Виктор Григорьевич Захаров так сказал о нём по этому поводу: «Зачем он пошёл в лётчики, не понимаю? У него же — писательский дар и талант!»

Действительно, обращаясь к его удивительным рассказам, Вы увидите яркого и неординарного человека, для которого служение нашей Родине было частью его души. Его рассуждения, пронизанные болью за все трагедии и невзгоды, случившиеся с ним и со всеми нами в обозримой истории — дань уважения своим командирам, друзьям и товарищам, погибшим на афганской войне, с которыми свела его судьба на лётном боевом поприще. Он словно родился для того, чтобы стать боевым лётчиком, пройти свою войну и уволиться в запас. Мною в своих книгах и произведениях уже использовались и почти дословно цитировались отдельные воспоминания своего сослуживца, друга и однополчанина — Циканова Владимира о полковнике Викторе Григорьевиче Захарове и его «зарисовки» всего одного лётного жаркого дня в Афгане. Володя написал ещё несколько своих воспоминаний, которые не дают ему покоя много лет после той афганской войны. Эти рассказы, воспоминания, размышления он писал в той или иной степени в основном вновь не о себе, а о своём командире — полковнике В. Г. Захарове, других своих друзьях-однополчанах, сослуживцах и учителях-наставниках. Очень ярко, красочно и выразительно Владимир описал полковника Тимофеева Александра Ивановича, которого он и все мы считаем легендой пограничной авиации. Ему также посвящено немало тёплых, искренних и душевных строк воспоминаний в этой книге.

Для написания своих рассказов о войне Володя выбрал своеобразный формат в виде писем мне, которые я, конечно же, шутя, назвал поздними раскаяниями или явкой с повинной в особый отдел. «Исповедью перед опером» — так их назвал сам автор. Когда я брал что-то из написанного им для цитирования в своей книге личных воспоминаний, я умышленно оставлял все знаки препинания автора, чтобы показать, что писал он всё это на эмоциях. Эмоциях, бьющих порой через край. Он имеет право, хотя бы на эти эмоции — ведь он не один раз рисковал своей жизнью... И это на его глазах совершались настоящие геройские подвиги!

Стал известен майор В. В. Циканов (тогда он был капитаном) командованию КВПО и руководству авиации Погранвойск СССР КГБ СССР по причине одной, ставшей злосчастной для него посадки. Вынужденной, или, как тогда писали в официальных документах служебного расследования, «несанкционированной» посадки на одном безымянном перевале в районе известного перевала Харгуш (Памир), который находится на горном тракте-автодороге Мургаб — Хорог. Посадка была на высоте над уровнем моря 4500 метров. И был последующий взлёт оттуда, но уже с высоты 4550 метров. Полёт этот экипажем капитана Циканова выполнялся при возвращении из оперативной командировки в ДРА 28 января 1985 года.

Вот такая особенность его биографии.

Думаю, что такой человек и специалист имеет право судить и высказать своё профессиональное мнение. Итак, слово майору В. В. Циканову, участвовавшему совместно и под руководством полковника В. Г. Захарова в проведении боевых операций.

Доброго пути Вам, дорогие читатели, в прозаическом мире Владимира Викторовича Циканова!

Михаил Пронякин

Биографическая справка



В. В. Циканов

Циканов Владимир Викторович. Майор запаса. Военный лётчик второго класса. Родился в Москве 15 июля 1958 года в семье профессиональных строителей, с которыми, ещё учась в школе, «исколесил» полстраны.

В 1975 году после окончания средней школы в г. Невьянке Свердловской области поступил в Сызранское ВВАУЛ (высшее военное авиационное училище лётчиков). После окончания училища был направлен в боевую авиацию Пограничных войск КГБ СССР в Краснознамённый Восточный Пограничный округ.

На лётных офицерских должностях находился с октября 1979 года по январь 1990 года. Общий налёт за это время составил 3 272 часа, совершил 2051 боевых вылетов. С 1979 года по 1988 год проходил службу в 22-ой отдельной авиационной эскадрилье (город Уч-Арал, Казахстан). В 1988 году был переведён по службе в 16 авиаэскадрилью (г. Хабаровск), где прослужил до 1990 года.

В 1991—1993 гг. работал директором Дальневосточного регионального центра приёма и обработки спутниковых данных (ДВ РЦПОД) НПО «Планета» в г. Хабаровске. С 1994 года по настоящее время трудится в частном бизнесе, увлекается обработкой цветных камней и изготовлением камнерезных изделий.



Война — это абсолютное зло

Не хотим войны.

Но надо быть готовым к ней

Рукопись книги Владимира Циканова «Господа офицеры» читалась легко, с интересом и с огромным желанием того, чтобы она была также прочитана как можно большим количеством людей. Что хотелось бы отметить?

Во-первых, книга написана редким профессиональным лётчиком, которому довелось в течение почти 10 лет летать в условиях горной гряды Джунгарский Алатау, в горах Тянь-Шаня, Памира и Афганского Гиндукуша. Полёты там хотя и производились среди завораживающих пейзажей, тем не менее всегда сопровождались высоким риском.

Заснеженные склоны гор и вечных ледников ослепляли, возможности для маневрирования там крайне ограничены, при перелёте из одного ущелья в другое везде можно было неожиданно наткнуться на мощный прямой или, что ещё хуже, косой поток воздуха, тянущий либо вниз, либо бросающий на скалы. Внизу при этом было почти полное отсутствие пригодных площадок для аварийной посадки.

При полётах в горах Афганистана ещё всё усложнялось тем, что если вдруг такая площадка для посадки была сверху замечена, то там с высокой вероятностью могли радостно встретить безжалостные моджахеды.

Очевидно, что лётчики, совершающие регулярные полёты в таких условиях, являются мужественными, грамотными и ответственными людьми, а также романтиками. Восприятие и видение ими окружающего мира, событий, людей и их судеб всегда очень интересно и поучительно. Их впечатления, рассуждения, замечания, рекомендации поистине драгоценны.

К тому же эти лётчики были навсегда обречены с войной. В их глазах, душе, памяти навсегда запечатлелись ужасы войны. Всего лишь несколько леденящих душу эпизодов, рассказанных В. Цикановым, с кристальной ясностью напоминают читателю о том, что война — это абсолютное зло.

Трагизм и горечь ситуации усугубляется ещё и тем, что, служа Отечеству, рискуя жизнью, теряя боевых товарищей, им в итоге пришлось уйти из Афганистана, — ни с победой, ни с поражением. Более того, всего лишь через пару лет той страны, на верность служения которой они присягали, не стало. Конечно, войны никому не хочется! О ней бы не вспоминать, не напоминать, забыть навсегда. Но в том-то и дело, что сегодняшние реалии жизни таковы, что, не желая войны, в то же время надо быть готовой к ней, в том числе психологически.

Живя в России, зная её историю, убеждаешься в том, что какой бы общественно-политический строй ни был у нас, как бы она ни делилась своими доходами и ресурсами, каким бы миролюбием ни обладала, тем не менее, она всегда будет являться заветной добычей и назначенной жертвой для мирового капитала. А ему неведомо понятие о ценности человеческой жизни!

Сегодня по многочисленным видимым и скрытым трубопроводам, каналам, трафикам, присоскам из России выкачиваются минеральные, финансовые, интеллектуальные ресурсы, научные достижения и разработки, а также пассионарная энергия. Мало того, даже иные соотечественники вешают всех собак на Россию, мажут её чёрными красками, извращают её историю.

Материальное разграбление и духовное обнищание страны поддерживается не только и даже не столько военной силой извне, сколько так называемым хай хьюмом — высокими «гуманитарными» технологиями, которые стали интенсивно развиваться после внедрения в быт хай тека — высоких технических достижений, в том числе цифровых.

Разве случайно, что развязка на киевском Майдане и перехват власти наступили после применения крайне циничной и ранее уже апробированной в нескольких странах особой технологии — убийства таинственными снайперами более 100 человек на обеих противостоящих сторонах? В результате от России фактически была отторгнута огромная территория с братским народом. В сущности, зримый и завуалированный антисоветизм, русофобия, нагнетание страхов и все то, что способствует расчеловечиванию — всё это тоже относится к хай хьюму.

В обозначенных условиях крайне важно появление новых творческих работ, противостоящих антироссийским и высоким «гуманитарным» технологиям. К таким произведениям заслуженно должна быть отнесена книга «Господа офицеры». Она документально повествует о разных сторонах ратной службы и её интригующих перипетиях. В книге нет и намёка на какую-либо злость, ненависть. Напротив, она пропитана гуманизмом, дружелюбием, теплотой и состраданием не только к своим сослуживцам, но и по отношению к афганскому народу. Достаточно убедительно показано, что недостатком политики советской стороны было регламентированное ограничение контактов советских военнослужащих с афганскими людьми. По мнению автора, такие контакты необходимо было не запрещать, а, напротив, поощрять.

Сквозной линией книги являются зарисовки действий легендарного лётчика и командира В. Г. Захарова. Владимир Циканов не скрывает своего восхищения, глубочайшего уважения к своему командиру. В конце книги он высказывает надежду на то, что любимый командир и кумир всех лётчиков, его сослуживцев, будет, в конце концов, удостоен высшей награды России. Ведь он трижды представлялся, но так и не был удостоен самого высокого звания в СССР — Героя Советского Союза. Думается, что ветеранами-афганцами в адрес Главы ФСБ России и Президента России может быть направлено ходатайство о присвоении В. Г. Захарову звания Героя России — в связи с его прошлыми заслугами и 30-летней годовщиной вывода советских войск из Афганистана. В то же время представляется, что для самого Виктора Григорьевича Захарова, быть может, гораздо важнее не официальное признание его заслуг новым для всех нас государством, Россией, и не только уважение своих друзей и сослуживцев, но и признательность ему всего народа России, всеми людьми, вне зависимости от их гражданства и места жительства. Быть может, для него высшей наградой станет то, что он по праву стал главным героем этой удивительной книги.

Книга В. Циканова «Господа офицеры» достойна занять своё место в ряду лучших правдивых произведений гуманистической военной прозы. Она может быть включена в список литературы, рекомендуемой для прочтения курсантами военных училищ.

Думается, что если бы в книге был шрифт на один-два пункта крупнее и часть текста и фотографий были бы сокращены, то от этого она стала бы ещё лучше. Также представляется, что в случае сокращения, она может быть представлена для напечатания в одном из «толстых» журналов.

Книга «Господа офицеры» несомненно заслуживает номинирования на различные литературные премии.

*Б. Фомин — геолог, писатель, художник-мозаичист
Хабаровск, январь 2018 г.*

Предисловие

**Забывать Афган?.. Но как?!
Он снится по ночам,
И сердце в это время бьётся,
словно птица, попавшая в силок...
Во сне в страстях ты там ведёшь
в чужой стране... незримый бой,
А, просыпаясь, узнаёшь, что
Ты живёшь в стране России,
Как сам ты — с искалеченной судьбой!
НО помни, ДРУГ!
Мы все, такие же, как ты,
И мы — с тобой!**

В основу этого сборника легли воспоминания, навеянные очередной годовщиной вывода войск из Афганистана. Большая их часть написана в стиле «Письма другу».

Я действительно сначала делился своими воспоминаниями со своим другом-однополчанином Михаилом Пронякиным. С ним нас свела служба в Пограничных войсках КГБ СССР в те далёкие теперь уже времена. Он служил в авиационном полку в городе Алма-Ате. Тогда этот красивый город был столицей Казахстана и был известен в то время на весь мир одной из главных своих достопримечательностей — горным катком «Медео».

Конечно, достопримечательностей в этом славном городе было немало и без этого горного спортивного комплекса, но мало кто знал о том, что там базируется авиационный полк пограничной авиации, Местом базирования этого полка был аэродром гражданской малой авиации Бурундай. Это был второй в Алма-Ате аэропорт. Первый и центральный аэропорт, принимающий рейсы союзного и международного значения, назывался Алма-Ата, он был немного в стороне. А название аэродрома, совместного с пограничной авиацией базирования, пошло от одноимённого посёлка городского типа Бурундай, находящегося рядом. В этом посёлке жил лётный и наземно-технический состав, обслуживающий аэропорт гражданской авиации. А у наших военнослужащих авиаполка был свой военный городок со всей входящей в него инфраструктурой. Этим и объясняется выражение, встречающееся в тексте — «бурундайский полк». Также, как и выражение — «учаральская авиаэскадрилья», получившая название от места базирования (город Уч-Арал Талды-Курганской области, Казахстан).

ВПП (взлётно-посадочная полоса) аэропорта Бурундай принимала все типы вертолётов, включая тяжёлые Ми-6 и Ми-26, а также самолёты Ан-2, Ил-14, Ан-24, Ан-26, Як-40, Л-410.

Сначала мы с Михаилом Пронякиным пересекались по роду служебной деятельности и общественно-массовой работе. Он был помощником начальника политотдела бурундайского авиаполка по комсомольской работе, а я — заместителем секретаря комитета комсомола учаральской авиаэскадрильи. Вместе участвовали в окружных комсомольских конференциях, сборах и других массово-политических мероприятиях.

Потом как-то несколько раз встречались в Афганистане и на промежуточных перевалочных базах по пути туда и обратно. Затем Михаила перевели по службе в Уч-Арал и какое-то время мы там служили вместе. Перевели его в Уч-Арал уже не по линии политотдела, а по линии работы особого отдела.

Вообще, Михаил оканчивал Высшее военное политическое авиационное училище в городе Кургане на Урале. У него была поразительная способность, как ни у кого другого, рас-

полагать к себе любого собеседника, вне зависимости от звания, возраста, профессии, уровня образования и т. д.

Помню нашу первую встречу, и как очень быстро, к моему удивлению, мы сразу же нашли общий язык, общие интересы, взгляды на жизнь и пр., которые во многом у нас совпадали. В связи с этим сразу же стали друзьями. Как-то уж очень быстро, после нескольких минут нашего первого знакомства, благодаря его психологическим умениям и навыкам, незаметно и ненавязчиво для меня, мы уже друг о друге знали всё: где, кто и когда родился, жил, учился, работал, с кем дружил, кто родственники, где живут и т. д.

Общим в наших совершенно разных биографиях было то, что он родом из Рязанской области, а у меня родственники по линии отца тоже все оттуда. Из города Сасово. В этом городе Михаил, как, оказалось, учился в техникуме. А у меня в нём когда-то жили родители отца, и я в детстве на каждые летние каникулы ездил к ним в гости. В общем, как я уже отмечал, Миша каким-то замечательным способом мог расположить к себе с самой первой встречи. Я ещё подумал про себя тогда, удивляясь этим его способностям: «Наверное, их всему этому в училище учили. Училище-то политическое». Однако, мы в своём училище тоже учили педагогику, психологию, тактику ведения разговора с подчинёнными, но всё делать так, как умел и делал это Пронякин, мы не могли.

Ещё служа в бурундайском полку и будучи на разных офицерских должностях в политотделе полка и замполитом авиационной эскадрильи, Михаил попал в поле зрения военной контрразведки, и ему предложили перейти на службу в особый отдел. Вскоре он стал контрразведчиком. В Уч-Арале он какое-то время курировал нашу авиационную эскадрилью.

Через много лет, это уже после моего увольнения из Армии, мы неоднократно встречались в Хабаровске. Он по роду своей служебной деятельности часто прилетал по работе в этот город. А я в этом городе жил и живу по сей день. Так и таким образом поддерживаем дружбу в настоящее время до сих пор.

Все мои письма ему были написаны, что называется, «на одном дыхании». Поводом к написанию всех этих писем, с изливающимися в них моими чувствами, всякий раз служили какие-то события. То очередная годовщина вывода войск из ДРА, то какой-нибудь не совсем компетентный комментарий или реплика на каком-либо сайте про Афганистан, то какая-нибудь очередная вышедшая статья у нас в печати, не совсем правильно, на мой взгляд, описывающая всё то, что и как там на самом деле было.

В конце концов, в этой переписке накопилось достаточно материалов для осмысления всего и вся в духе нашего времени. Михаил решил писать книгу своих воспоминаний, изложить всё пока не забылось. Он попросил написать меня немного о себе. Сказал, что в свою книгу включит небольшой рассказ обо мне, а в целом это будут воспоминания обо всех нас, нашей молодости, нашей службе... Я сначала не хотел. Но он настоял. И я, взявшись за перо, что-то уж очень много написал. Как ни старался, коротко не получилось. Почти 10-летний период своей жизни, самых лучших лет своей молодости вместить в несколько страниц не получилось. Воспоминания всё шли и шли нескончаемым потоком. Поставить точку никак не мог. Там каждое мгновение — как вся жизнь. Каждый миг длиною в большую, наполненную различными событиями часть жизни моей и моих друзей-однополчан. И так уж очень коротко.

То, что получилось, выслал ему. Михаил, прочитав всё, сказал, что весь написанный мною материал тянет на отдельное произведение. Так в совместном нашем разговоре, диалоге, переписке родились эти воспоминания и размышления под общим названием «Господа офицеры».

Получается, что благодаря Михаилу Пронякину и родилась эта книга. Сначала он, как бы невзначай, спровоцировал меня на воспоминания в нашей переписке, подсовывая в нужный момент всякие статейки об Афганистане. Потом убедил в необходимости изложить эти воспоминания на бумагу, но уже с обязательными пояснениями и разъяснениями всех тех моментов,

слов, терминов, названий и т. д., которые могут быть не понятны читателю. Ну, а что «написано пером – не вырубишь топором». Конечно же, всего того, что я объясняю в книге (где-то – в тексте, где-то в сносках и примечаниях), я Михаилу не писал.



Сархад 1981 г. М. И. Пронякин – замполит лянгарской авиагруппы

«Задачи партии правительства – в массы!»

Надо отметить, что тогда М. И. Пронякину Афган «не зачёлся». Официально его и таких, как он, там не было...

От всей души выражаю свою искреннюю благодарность за сподвижничество в написании и продвижении этой книги Михаилу Пронякину!

**Всем моим боевым друзьям, в первую очередь
Юре Кирпичёву и Андрею Покусаеву, а также
светлой памяти Александра Бабенко посвящается**

Письмо другу. Лянгар

Здравствуй, Миха!

По твоему посту: написать о себе «без лишней скромности». Откликаюсь с особой неохотой. Ты – молодец! А вот про меня, верно, сказано: «лень впереди шагает!» Да ещё и некоторые моменты своей биографии из прошлой жизни просто вспоминать не хочется: тяжело и больно! Но, исходя из понимания того, что «может быть, внуки прочтут о нас, если им будет интересно, да ещё кто-нибудь вспомнит», спешу изложить на бумагу кое-какие свои размышления и воспоминания! Хотя, если честно, думается мне, что сейчас у молодёжи другие понятия и интересы. Им это совсем не интересно!

Рассказывая о себе, буду рассказывать о замечательных и удивительных людях, от которых моя судьба и жизнь были просто неотделимы.

Нельзя рассказывать о себе, не рассказывая о них! Ничего не получится. Потому как всё между собой переплетено и связано незримой неразрывной цепью в единый узел, который называется Жизнь! А жизнь и человеческий мозг так устроены (теперь я в свете прожитых лет это точно знаю!), что память стирает со временем все следы от встречающихся на жизненном пути никчёмных, злых и непорядочных людей! Даже лица их невозможно припомнить, не то, что фамилии и имена! А их дела, либо какие-то неординарные поступки, вспомнить и подавно нет никакой возможности! Потому что в силу своей «никчёмности» они, эти люди, ничего доброго, созидательного и положительного ни сделать, ни создать в своей и, тем более в жизни других, не могли! Не было у них никаких дел (ни хороших, ни плохих), и отважных, смелых и отчаянных поступков тоже не было!

Остаются в памяти только Титаны, неординарные сильные личности, настоящие Герои нашего времени, вместе с их поступками, делами, жизненной позицией, никогда не сгорающей душой.

Вот о них-то, таких людях, я буду говорить и писать!

Не знаю, что ты возьмёшь из написанного здесь, может быть, и ничего? Потому, как я уже говорил, о том, что я напишу сейчас (да и всегда так было!) говорить-то не принято — не то что писать! Это я не только о себе... Но, как ты говоришь, я всё равно «исповедуюсь перед опером»!

Я и название-то твоей книги вижу так: «Записки оперуполномоченного Энской войсковой части». Шучу, конечно! А что? Может это и оригинально. Будет интересно! Тем более, о том, что я тебе напишу о себе и поведаю здесь, меня неоднократно заставляли писать в объяснительных записках особисты в разных местах и инстанциях.¹

Мол, рассекретили сейчас документы, и ты их как-то и каким-то образом ранее раздобыл и опубликовал! (Здесь – моя улыбочка!).

Миша! Ты меня, думаю, простишь и поймёшь, если в своём рассказе я буду перескакивать с одного места на другое и от одного временного интервала своего жизненного пути – к другому. Как будут идти воспоминания и мысли, так и буду писать! Не обессудь и не суди строго! Похвастаться-то за себя, вроде бы, особо нечем.

На лётных офицерских должностях находился с октября 1979 г. по январь 1990 г. Общий налёт за это время составил 3272 часа. Совершил 2051 боевых вылетов. Лётчик 2-го класса.

¹ — (Сноска и отступление от текста. Для размышления). За период моей службы разные бывали случаи и ситуации. Не только у меня, но и у моих друзей-сослуживцев. По многим из таких случаев назначались расследования и проводились служебные разбирательства. При этом, если кто-то, как-то и в чём-то был замешан даже в эпизодах тех случаев, по которым проводились эти разбирательства, писал (вернее, его заставляли это делать) объяснительные записки. Кузьмин Евгений, Шкрябко Николай и все остальные, кто был вместе с ними тоже писали объяснительные и, наверное, побольше меня?.. (Прим. для читателя. Эти фамилии отважных и смелых лётчиков ещё встретятся в моём рассказе. Прошу их запомнить).

Майор. В ДРА был в постоянных командировках в период с октября 1981 года по январь 1989 года (с небольшими перерывами и интервалами между этими командировками в очередные отпуска, переучивания на новую технику, пребывании в госпитале на лечении и в отпуске по болезни). Последний мой Боевой вылет состоялся 6 января 1989 года (даже заглянул в лётную книжку, чтобы не наврать чего). До официального вывода советских войск и выхода самого последнего советского солдата из Афганистана оставалось всего чуть больше месяца. Послужной список мой отмечен правительственными наградами нашего государства, которое когда-то было, но теперь его нет (СССР). Это:

- * медаль «За боевые заслуги»;
- * медаль «За отвагу»;
- * орден «Красной Звезды»;
- * орден «За службу Родине в Вооружённых силах СССР III-й степени».

Имеется ряд различных наград «От благодарного афганского народа».

Служба моя не была «гладкой» и уж никак нельзя сказать, что она, как и у многих других моих сослуживцев и однополчан, однокашников и т. д., проходила и «шла по накатанной колее».

«Правый лётчик» (он же у нас, в Авиации ПВ КГБ СССР — «старший лётчик штурман») — «Штурман звена» — «Левый лётчик (он же — командир экипажа вертолёт».

Если брать по партийной линии и общественной работе, то вспоминается, что почти четыре года был ещё заместителем Секретаря комсомольской организации нашей воинской части — отдельной учаральской авиаэскадрильи. Работы там, если работать, хоть отбавляй! Море! Комсомольцев на учёте — около трёх сотен! А Секретарём был, ну ты помнишь, Саня Бабенко. Никогда неунывающий весельчак, оригинальный шутник, очень общительный парень!

Чем я «прославился» в Авиации ПВ?! Да, именно в кавычках — «прославился»!

Это своей всего лишь одной, ставшей злосчастной для меня, посадкой! Но не простой посадкой, вынужденной! В различных служебных инстанциях её тогда определили «несанкционированной». Хотя я и сейчас не могу понять: как это вынужденная посадка может быть санкционированной либо не санкционированной?!

Посадка эта была где-то на безымянном перевале, в районе перевала Харгуш, высота которого 4320 метров. Сам, известный всем, этот перевал Харгуш мы срезали, и он оставался относительно нас значительно правее. Мы же сели на высоте над уровнем моря 4500 метров! А потом взлетели оттуда, но уже с высоты 4550 метров. Почему площадка взлёта выше, чем площадка посадки? Потому что, чтобы взлететь оттуда, по сути, не «взлететь», а «сбросить» вертолёт в пропасть, до этой пропасти ещё надо было «доползти», «вскарабкаться»! А это место-обрыв, т. е. пропасть, было на 50 метров выше того места, куда мы сели.

Полёт выполнялся из оперативной командировки 28 января 1985 года с авиационной базы «Лянгар» экипажем: я — командир экипажа, капитан В. В. Циканов; лётчик-штурман лейтенант А. Л. Покусаев; бортовой техник — ст. лейтенант Ю. Н. Кирпичёв. По сути, мы возвращались из Афганистана. На вертолёте Ми-8ТВ. Маршрут полёта: «Лянгар — Мургаб — Ош». На борту кроме экипажа были: раненый — один человек, больной — один человек и один пограничник с собакой. (С настоящим пограничным псом. Большой овчаркой по кличке Мухтар). Как в кино. Конечно, раненый и больной тоже были пограничниками. Просто они были в другой форме, полевой. В ней тогда были все войска, находящиеся в Афганистане. А здоровый пассажир с собакой был в повседневной пограничной форме, но в куртке без погон и в брюках с зелёным кантом наших доблестных Пограничных Войск. Такая своеобразная «конспирация», целью которой, наверное, было показать всем, что «пограничников» в Афганистане нет.

Заправка топливом из расчёта — до Оша. Груз внутри кабины: блоки УБ-32 для неуправляемых ракет — 2 шт., а также личные вещи и личное оружие экипажа.

Поскольку мы возвращались, то как говорится и поётся в одной из замечательных песен под названием «Борт-05» знаменитого барда, лётчика по профессии, поющего про лётный состав Афганистана, Николая Анисимова: «... летим домой...! Командир – на руку скор, наплевал на коридор! Доворот: „прокладка“ вся – долой!...»

Конечно, своеобразный сленг специальных и профессиональных слов и терминов этой песни может понять только лётчик! Но в жизни у меня — именно как в этой песне!

Высота в 4500 метров над уровнем моря считается статическим и динамическим потолком вертолёт Ми-8Т. Это предел по тактикотехническим данным этой машины. Вообще-то, наверное, поэтому практически все из лётного состава (а таких, кто когда-либо садился и взлетал с таких высот на вертолёт Ми-8Т – единицы). Все они – заслуженные лётчики, Герои либо Советского Союза, либо Социалистического труда! Короче, очень уважаемые и известные люди. Их имена вписали в историю нашей славной авиации. Именно на вертолёт Ми – 8Т.

Мы же были на вертолёт Ми-8ТВ. Он, в сравнении с «Т-эшной» модификацией, из-за навешенной брони и установленного впереди пулемёта калибра 12,7 мм был намного тяжелее и имел совсем другие, более скромные лётные характеристики и тактико-технические данные.

Получается, что мы — «своеобразные рекордсмены» (здесь – моя ухмылочка)?! Впрочем, можно и без кавычек в рекордсменах...

Но наш полёт стал «бесславным». Он не вошёл в историю! О нём знал только узкий круг лиц вышестоящего командования и лётный состав двух авиационных подразделений ПВ Восточного пограничного округа КГБ СССР (бурундайского авиаполка и учаральской авиаэскадрильи). Почему? Объясню ниже. Пока же на время оставим этот полёт и абстрактно перенесёмся в те, теперь уже далёкие времена.

Сделаю отступление в рассказе о себе для пояснения (для непосвящённых) некоторых хронологических событий и обстоятельств.

Надо сказать, что когда было принято решение о вводе частей Восточного пограничного округа в Афганистан, то авиация округа силами бурундайского авиационного пограничного полка вначале, а впоследствии — с привлечением отдельных экипажей учаральской авиаэскадрильи, полностью обеспечивала ввод всех наземных частей по десантированию личного состава и грузов, их боевому охранению и прикрытию с воздуха.

Конечно же, вся ответственность по выполнению этой грандиозной и огромной работы по переброске личного состава наших подразделений «за черту»², организации и обеспечению условий безопасности работы авиации легла в то время на плечи занимающего тогда должность начальника авиаотдела округа полковника Тимофеева Александра Ивановича. Он был, по сути, первопроходцем и первооткрывателем всех типовых маршрутов полётов и перелётов, всех площадок для высадки десанта, которые сам самостоятельно подбирал с воздуха. Все площадки, пригодные для посадки и десантирования, подбирал он, а также самые лучшие и опытные лётчики бурундайского полка. Это, конечно же, были командир полка полковник А. Н. Найдёнов, зам. комэска В. Г. Захаров, замполит эскадрильи А. В. Железнов, командиры звеньев П. И. Чиндин, Н. А. Мизин, Е. С. Тибез, К. К. Шошнев и другие.

Необходимо понимать, что те площадки, на которые они тогда впервые высаживали десант, совсем были не похожи на те, какими они стали впоследствии, куда садились уже потом и с которых взлетали в течение долгих последующих лет пребывания наших войск в ДРА другие лётчики. Тогда эти клочки скального грунта, каждый сантиметр которого таил в себе опасность коварно подломить стойку переднего колеса шасси вертолёт и перевернуть сам вертолёт, нельзя было называть «площадками». Командир полка полковник Найдёнов, в силу решения объёмных задач по руководству и управлению полком, сравнительно мало проводил времени на открывшихся вновь для нашей авиации объектах. А вот А. И. Тимофеев и, в особенности,

² «За черту» — означает «за границу» (армейский сленг)

В. Г. Захаров, буквально прописались на новой для Восточного пограничного округа авиабазе «Лянгар». Казалось, что В. Г. Захаров навсегда стал штатным руководителем этой базы для всего лётного и наземно-технического состава и командиром базировавшейся там, теперь уже на постоянной основе, авиагруппы. К примеру, по возвращению очередного экипажа (или экипажей) к нам в Уч-Арал на свою родную советскую землю, в свою часть из оперативной командировки в Лянгар, можно было уже и не спрашивать у членов экипажа: «Кто был там командиром авиагруппы?» Почти всегда следовал один и тот же ответ: «Захаров!»

Численность находившихся и базирующихся там в то время вертолётов и экипажей варьировала от трёх-четырёх до восьми-десяти. В зависимости от выдвинутых поставленных и решаемых задач.

Какие-то первоначально выбранные площадки, как на нашей территории, непосредственно вблизи «линейки»³, так в дальнейшем и на территории ДРА, навсегда оставались просто площадками, но уже обустроенными, облагороженными, выровненными, обозначенными и даже с временным покрытием, специально созданным нашей металлургической промышленностью для таких целей — металлическими плитами, которые собирались между собой, смыкаясь в пазы, предусмотренными замками. Некоторые превращались со временем в полноценные аэродромы со всей положенной и необходимой инфраструктурой: радиостанциями, приводами, дизель-электростанциями, расцветкой, разметкой и ночной подсветкой ВВП (взлётно-посадочной полосы), службой руководства полётами и т. д.

Сделали их такими наши авиационные специалисты своими руками под руководством своих командиров. Заслуга в этом в первую очередь принадлежит А. И. Тимофееву и В. Г. Захарову.

Понятно, что первым быть всегда и во всём очень сложно и тяжело, а в этом, чрезвычайно сложном и по-настоящему опасном деле особенно.

Маршруты полётов для перелётов вертолётов до границы с Афганистаном выбирались, исходя не только из соображения наикратчайших расстояний между пунктами маршрута для сокращения дальности, времени перелётов и экономии топлива, но, прежде всего, из обязательного соблюдения условий обеспечения мер безопасности, учитывая при этом такие факторы, как:

– удобное и простое ведение визуальной ориентировки. (В горах летают только визуально!) Этот фактор обеспечивался прокладкой маршрута вдоль ущелий и русел рек, протекающих внизу ущелий, вдоль автодорог и автотрасс, если такие имелись;

– упрощённый поиск посадочных площадок в случае отказа авиатехники и посадки на вынужденную. Учитывалось, в частности, что в случае возникновения таких обстоятельств, можно будет подобрать площадку и сесть на дорогу, проходящую внизу, вдоль которой проходит маршрут полёта;

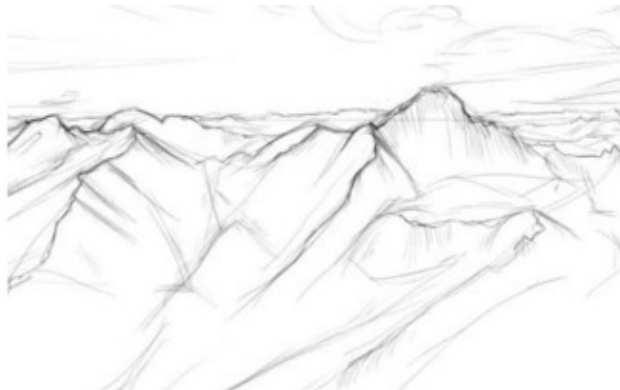
– как можно большая приближённость в условиях безлюдной местности к населённым пунктам и пограничным заставам. Чтобы «в случае чего» быстрее пришла и была оказана необходимая помощь;

– необходимость постоянного выдерживания безопасной высоты⁴ полёта для того, чтобы, опять же «в случае чего», всегда лётчикам оставалась возможность для манёвра (поворота, разворота, и т. д.). А это условие (выдерживание безопасной высоты полёта) в условиях высокогорья можно выполнить только при условии учёта фактической высоты местности, над которой пролетаешь, и учёта ограничений практического потолка вертолёта по его тактико-техническим характеристикам на разных высотах полёта в зависимости от его загрузки. Все эти

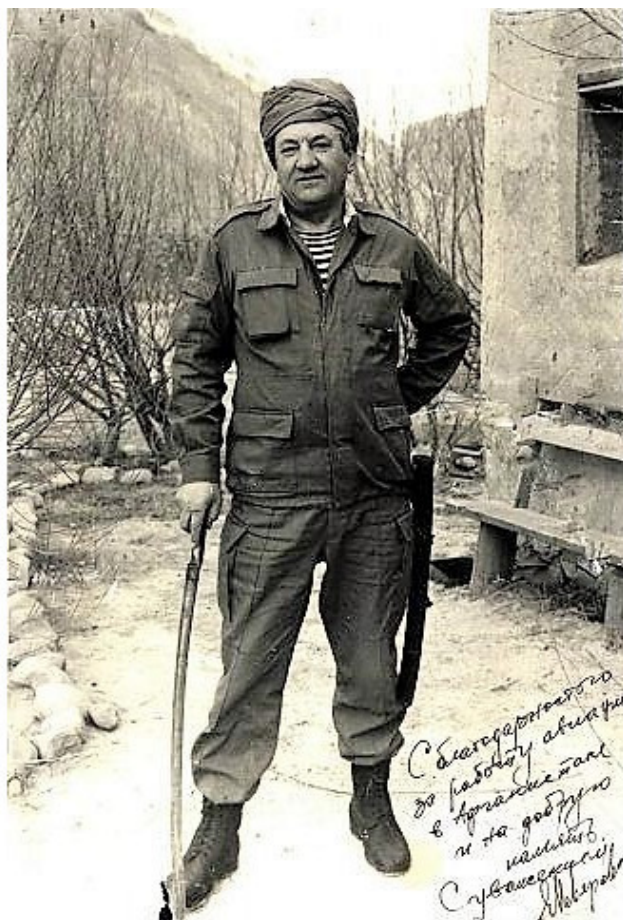
³ «Линейка» – граница (армейский сленг)

⁴ Безопасная высота что это? Не вдаваясь в сложные формулировки и расчётные формулы, скажу, что безопасная высота полёта в ПМУ (простых метеоусловиях) по маршруту должна быть минимум на 600 метров выше самой наивысшей точки рельефа местности, которая есть в ширине всего коридора, по которому летит вертолёт.

факторы при различных условиях полёта и различных вариантах загрузки вертолётки начальником авиации округа полковником А. И. Тимофеевым и другими, названными мною лётчиками, были по сто раз рассчитаны и проверены на практике. Были разработаны и утверждены типовые маршруты с рекомендациями всему лётному составу при полётах по этим маршрутам.



Дед Тимоха



А. И. Тимофеев

Полковник Александр Иванович Тимофеев был необыкновенным и удивительным человеком! Он относился к тому поколению лётчиков, которые были учениками самого Валерия Чкалова и его ровесников. По возрасту он каждому из нас годился в отцы. Методы его воспитания, обучения лётному делу и передачи своего мастерства молодому поколению были, как и он сам, тоже очень необыкновенны и оригинальны.



Полковник А. И. Тимофеев

А сколько афоризмов он изрекал за день! Жалко сейчас, что тогда их никто не записывал! В наше время, думается, было бы очень интересно их все почитать и вспомнить! И, главное, своими высказываниями он всегда попадал, что называется, «не в бровь, а в глаз!» Все его высказывания сопровождалось острыми, не употребляемыми в русской письменной речи и литературе, «бранными» словами и выражениями. Но как это было актуально и до всех доходчиво! Особенно в боевой обстановке, когда решение надо было принимать не то что «быстро», а «молниеносно». Это не описать словами! Это надо было слышать и при этом видеть и его, и того, к кому он обращался. Иногда он, когда его не понимали, срывался

на крик, «матюги» (нецензурные выражения), смачно вылетающие из его уст, где-то сглаживали, а где-то усиливали изрекаемые им выражения, подчёркивая особый смысл его предложений. В общем, «матюги» были у него и являлись в его предложениях неким таким обязательным атрибутом для связки слов. Так выразиться и изъясниться не мог, кроме него, никто! Я вспоминаю и говорю это с особой теплотой и трепетом, потому что только сейчас, листая и просматривая свою лётную книжку с подписанными им собственноручно допусками меня к полётам в качестве и на должности командира экипажа, вспоминаю всё, понимаю и воочию осознаю, сколько он вкладывал сил и душевных эмоций, переживаний в меня и каждого из нас, кому он давал вывозную программу и допуски для полётов в горах, да и в любых других условиях. В то время не было как таковой какой-то единой и утверждённой кем-либо программы подготовки лётного состава к полётам в горах. Не было и не существовало нигде ни расписанных методических пособий, ни каких-либо конкретных инструкций по действиям лётчика при полётах в горах, посадках на площадки, взлётах с них на тех или иных высотах! А. И. Тимофеев и В. Г. Захаров в этой, в общем-то, труднейшей работе по подготовке лётчиков к полётам в условиях высокогорной местности, ориентировались только на свой собственный и личный опыт. Они летали с каждым конкретным лётчиком, передавая ему свои навыки и умения, до тех пор, пока не становились твёрдо уверенными в том, что тот везде и всё сможет сделать самостоятельно и без посторонней помощи. Сами высоты полёта там до 6000 м были предельными для вертолётов всех типов. Площадки для посадки выбирались с высот от 1500 м до 3900 м! Но в основном в тех районах высота применения авиации начиналась с 2100 м. Ниже просто не было такой местности. К примеру, сам аэродром «Лянгар» располагался на высоте 2700 метров.

Опыт, полученный там всеми лётчиками, кто работал под непосредственным руководством Тимофеева и Захарова в тех условиях боевой обстановки по подбору площадок с воздуха для десантирования, конечно, невозможно переоценить, он уникален. На таких высотах полётов никогда масштабно не работала и не применялась ни одна авиация в мире. Но они сделали это и были первыми.

Вообще-то, все лётчики – народ суеверный. У нас, среди лётного состава, негласно считалось чрезвычайно престижным получить вывозную программу в горах, с последующими соответствующими допусками, непосредственно у двух лётчиков (А. И. Тимофеева и В. Г. Захарова) за их личной подписью. Мы словно получали своеобразный символический оберег, означающий, что в полёте, при любых условиях и при любой ситуации, с нами ничего и никогда не случится! «Стать заговорёнными!»

В отношении меня, к примеру, жизнь подтверждала не раз этот устоявшийся и провозглашённый неизвестно кем, когда и как постулат. На самом же деле, конечно, не было ничего особенного, таинственного и сверхъестественного. Просто они вместе и каждый из них в отдельности подходили к своей работе и выполнению своих обязанностей с особым вдохновением, любовью и чувством необычайной, чрезвычайно необыкновенной ответственности не только за себя, свою жизнь, но и за жизнь и здоровье всего подчинённого им лётного и наземнотехнического состава.

После ввода непосредственно «за черту» (в ДРА) наших пограничников (основного и большего контингента) и возведения там «укрепрайонов», А. И. Тимофеев сам лично участвовал в обустройстве всех, уже обозначенных, площадок для десантирования войск и грузов. Они делались по всем правилам авиационной науки. Александр Иванович являлся прямым и непосредственным консультантом наземного командования по любым вопросам, относящимся к авиации.



А. И. Тимофеев с пленными афганцами

(Описание-воспоминание к фотографии)

Полковнику Тимофееву наскучило и надоело наводить порядок среди лётного состава, и он пошёл к пленным афганцам. Стоял прекрасный солнечный день. Воздух в горах был такой прозрачный, что, поднявшись на вертолёте на высоту в 6000 метров, можно было увидеть с нашей стороны границы знаменитые на весь мир «семитысячники»: пик Ленина, пик Победы и пик Душанбе. В этих условиях прозрачности и необычайной чистоты воздуха, то, что кричал Александр Иванович, было слышно не только всем нам. Его голос, которому вторило мощное и звонкое эхо, казалось, было слышно и во всем Афганистане, и в Пакистане, и в Индии, границы с которыми проходили по соседнему, прилегающему к речке Лянгар, хребту.

Дед Тимоха кричал: «Ну что, заблудшие овцы...! Жертвы империалистического аборта...?! Мы всех научим и заставим жизнь любить, приведём вас всех к социалистическому строю...!»

Увидев и услышав перед собой кричащего и очень грозного, седовласого, довольно-таки немолодого уже, явно признаваемого и беспрекословно слушающегося всеми вокруг советскими военнослужащими, все афганские пленные без исключения начинали трястись. Во всех их глазах появлялся и стоял неопиcуемый, просто дикий ужас. Хотя, конечно же, вряд ли кто-нибудь из них понимал, что говорит грозный и на вид злобный русский дядька-шурави⁵...

Далее Тимофеев подходил к кому-нибудь из пленных, дёргал его за рукав, либо ещё за какую-то часть одежды и кричал, обращаясь к нему: «За наших будешь, (слово на букву „б“)! У меня – сыновья по возрасту такие же, как ты...! Ты зачем оружие в руки взял на ... (слово на букву „х“)?! Ты узнаешь у меня..., что есть такое светлое будущее – коммунизм...! Я тебе покажу пик Ленина, и ты узнаешь кто это такой...!» При этих словах дед Тимоха натягивал на глаза до упора пленному его картуз, если таковой имелся. Если нет, то просто дёргал стоящего перед ним за руку, роняя его, таким образом, и усаживая на землю, затем он направлялся к следующему «собеседнику».

⁵ Шурави – так называли афганцы всех советских военнослужащих.

Моя первая встреча с В. Г. Захаровым

С Виктором Григорьевичем Захаровым моё первое знакомство состоялось в октябре 1981 года. Точнее 14 октября! (эта дата есть в лётной книжке.)

Я в составе экипажа (командир вертолёта – капитан Анатолий Кивалкин) прилетел в свою первую командировку на уже существующую и начинающую стремительно развиваться базу «Лянгар». Прилетели мы туда пассажирами на бурундайском борту. Свой вертолёт принимали непосредственно в Лянгаре у сменяемого нами экипажа, который улетал домой обратно в Уч-Арал также пассажирами на попутном борту.

Захаров сам лично встретил нас на аэродроме, и когда мы зарулили на стоянку, и были выключены двигатели, он подошёл к нашему вертолёту. Толик Кивалкин его знал, потому что они раньше встречались. Я же никогда не видел Захарова. Только много хорошего, положительного и просто удивительного слышал раньше о нём от своих однокашников по выпуску из училища. Рассказывал мне о нём Александр Попов, который много летал с началом ввода наших войск в ДРА в составе экипажа вместе с Евгением Тибежем и другими лётчиками, командирами экипажей бурундайского полка. Неоднократно делился со мной всеми восхитительными навыками своего командира и Сергей Богачёв, он был по штату в захаровской второй авиаэскадрилье. Оба они и ещё двое, Коля Марков и Николай Гаврилов, все с нашего 1979 года выпуска, по распределению остались в бурундайском полку, а нас четверых, тоже молодых «новоиспечённых» лейтенантов: меня, Толика Корзюка, Сашу Сальникова и Серёгу Сахнюка отправили в г. Уч-Арал, служить в пограничной отдельной авиационной эскадрилье, которая там базировалась. Правда, Сергей Сахнюк долго в Уч-Арале не задержится. Его в начале 80-х переведут в г. Мары в составе одного из лучших экипажей нашей авиаэскадрильи, командиром которого был Керуков Николай Иванович.

С ребятами, оставшимися в Бурундае, я постоянно поддерживал связь. Каждый раз, во время редких встреч с Саней Поповым, он взахлёб рассказывал о своих очень сложных и полных опасностей полётах в Афганистане, о своих командирах — Евгении Тибеже, Константине Шошневе и Викторе Захарове.

Сейчас я Захарова видел воочию первый раз! Когда мы все вышли из вертолёта, Захаров по-простому, не дав нам представиться, как это положено по Уставу, с невероятно доброй улыбкой на лице, первым протянул каждому из нас руку, и как-то очень мягко сказал при этом: «Захаров! Виктор!»

Передо мной стоял высокий, немного худощавый, но при этом заметно крепкого спортивного телосложения, молодой красивый подтянутый мужчина, майор. Одет он был не в лётный комбинезон, как все лётчики, а в полевую камуфляжную форму, которую носил наземный офицерский состав ПВ (Пограничных войск). При этом эта форма выделялась, несмотря на относительную аэродромную запылённость, удивительной своей чистотой и «отутюженностью».

У него были чёрные усы, чёрные с проявляющейся кое-где сединой немного выющиеся волосы. Первым моим впечатлением от встречи с этим человеком было необъяснимое чувство излучения от него какой-то необыкновенно сильной положительной, доброй и зажигающей энергетики. Я ещё тогда подумал: «Вот он – настоящий командир! Такой командир никогда не бросит своих подчинённых под танки. Не сдаст в плен. С ним и за него можно хоть в огонь, хоть в самое пекло!» Мысли в моём мозгу сформулировали эти предложения как-то немножечко, кажется, с иронией. Но душа и сердце подсказывали, что всё на самом деле так и есть.



Лянгар. 1981 год. Командир лянгарской авиагруппы В. Г. Захаров

Потом, уже через много лет, я часто вспоминал первую встречу с этим человеком и те свои первые мысли, которые пришли тогда в голову и показались самому какими-то ироническими. Таковыми они мне больше никогда не казались! Жизнь и война в Афганистане действительно показывала, что были и такие командиры и «горе-начальники», которые предавали и сдавали в плен своих подчинённых...

Встретившись в первый раз и работая под руководством командира лянгарской авиагруппы, мы и лично я всё больше и больше убеждались в том, что Захаров был лидером и примером во всём. К примеру, он лучше всех играл и в шахматы, и в шашки, и в «шишбеш» (по-другому – нарды, популярная на мусульманском востоке игра), и в домино, и в карты (в преферанс). Лётный состав в перерывах между полётами, особенно в дни непогоды и в нелётные дни, по этой причине частенько «убивал» время за этими играми. Дни тянулись без дела мучительно долго, а за занятиями такого рода время, казалось, проходило быстрее. Все игры без исключения, даже спортивные – футбол и волейбол, осуществлялись только «на интерес». «Интересом» в конце игры были приседания (или отжимания от пола, либо лазанье проигравшего под стол с «кукареканьем»). Но в основном – приседания. Проигрывая, приседали все. Даже Тимофеев Александр Иванович. Кряхтя, сопя и тяжело дыша (присесть ему было не совсем удобно из-за сломанной когда-то ноги), он всё равно приседал. Хотя ему говорили все: «Александр Иванович! Вы можете не присесть!» Он отвечал: «Ну почему же? Договор есть договор! Долг есть долг!» И приседал! Приседая, он начинал орать (не «кричать», а именно орать): «Ну что?! Таковую-то мать...! (далее шла тирада не литературной речи). Хотите посмотреть, как полковник приседает?! Идите! Идите! Смотрите...!» Далее опять шла какая-нибудь тирада его непечатных, но достаточно-таки смешных эпитаграмм и афоризмов.

А вот Захаров не приседал никогда. Он просто никогда никому и ни во что не проигрывал.

Я считал про себя, что хорошо играю в шахматы. В своей части мне доводилось сражаться на таких состязаниях, и я проигрывал только двум людям, по-настоящему умеющим играть в шахматы. Это Прохоренко Сергею Михайловичу, штурману авиаэскадрильи и Шелепанову Николаю Фёдоровичу, заслуженному и уважаемому всеми ветерану части, командиру экипажа. Он в своё время профессионально занимался шахматами и даже имел какой-то разряд по этому виду спорта, постоянно ходил с журнальными шахматными ребусами, разгадывая их.

Смело и очень уверенно, садясь за шахматную доску с Захаровым, я даже не ожидал, что очень быстро буду присесть и «кукарекать». Н. Ф. Шелепанов потом мне рассказывал, что даже он не мог выиграть у Захарова.

Из уст Григорича, как мы все уважительно называли Захарова, вне зависимости от того, что он представлялся всем, с кем знакомился впервые, как «Виктор!», тоже, как и у Александра Ивановича Тимофеева, проскакивали иногда афоризмы и фразы. Они поистине были достойными стать по своему смыслу и актуальности пословицами и девизами, если не во всей целой жизни человека, то уж в лётной практике каждого лётчика точно. Но в сравнении с Александром Ивановичем Захаров почему-то никогда не кричал и не матерился.

Вообще матерились практически все. Мат (нецензурные и не литературные выражения), в особенности, когда возникала какая-нибудь сложная, опасная и неординарная ситуация, звучал и в эфире. Это был непередаваемый ни на один язык и непередаваемый, автоматически «самозашифровывающийся» самой русской сущностью и русским происхождением язык лётчиков. Действительно, ни на один язык мира и ни один самый талантливый переводчик не смог бы перевести даже смысл того, о чём говорят «летуны».

А вот для Захарова мат был неприемлем. Во всяком случае, я никогда не слышал. Говорил он всегда спокойно, без эмоциональных выплесков. Но это никогда не мешало ему быть всегда услышанным всеми. Самая расхожая его фраза, особенно при игре в карты (в преферанс) и в полётах, запомнилась на всю жизнь. Она и по сей день сопровождает меня всегда. Как бы оберегает. Это изречение звучит так: «Нас не спрашивают! Нас душат! Козыри – буби, господа офицеры!» Я попробую сейчас объяснить её. Если перевести смысл этого иносказательного выражения в его глубоко философском изречении на обычный язык, то получится приблизительно следующее: «В жизни, а особенно в боевом полёте, да где угодно, обстоятельства и сама судьба иногда преподносят нам сюрпризы, которых человек не ждёт. Но надо, что бы то ни случилось, всегда достойно, без страха и сожаления встречать эти „сюрпризы“, бороться и быть настоящим мужчиной, человеком и воином до конца».

Ещё вспомнилось одно: «Запомни! В жизни беда не приходит одна. Если в полёте произошёл отказ какой-то системы, жди и будь готов ещё к чему-то, более страшному». В общем-то, по глубокому смыслу, эти его два выражения – синонимы!

Моё первое впечатление при встрече с В. Г. Захаровым не было ошибочным. Впоследствии многие годы полётов под его руководством показали, что он никогда, в отличие от некоторых других, не отдавал («не сдавал»⁶) «на растерзание» и на «разборки» вышестоящему командованию своих подчинённых, как бы и в чём бы они ни провинились. Всегда и во всём разбирался сам. Стоял за всех горой. Но, если надо, разобравшись досконально во всём, нака-

⁶ В армейской среде среди большинства военнослужащих в таком контексте слово «отдавал» не используется. Вместо него употребляется слово «сдавал». «Сдать» (синоним — «заложить») вышестоящему начальнику (командиру) означает в армии понятие – пожаловаться на подчинённого и тем самым расписаться в глазах всего подчинённого личного состава в своём бессилии управлять вверенными ему людьми. Плюс ко всему «сдать подчинённого» расценивается всеми вокруг как отрицательный и негативный поступок, граничащий с желанием того, кто «сдаёт», выслужиться перед своим командованием, равнозначный «нездоровому» карьеризму. Как жаль, что многие этого не понимали или не понимают. Лишь только поэтому на должностях руководящего и командного состава появлялись и появляются люди с гнилью в душе и, как правило, неспособные, не умеющие управлять и руководить.

зывал, но тоже только сам. Не заслуживали наказание – не наказывал. Всё было по справедливости и по закону. Никогда не оправдывался, не выгораживал себя, не сваливал вину на подчинённых, даже если были конкретные «косяки»⁷ с их стороны. Наоборот, перед вышестоящим командованием всегда брал вину на себя. За это его любили и уважали.

Кстати, свою привычку встречать экипажи на аэродроме он возвёл в ранг традиции. Это стало потом ритуалом. И уже впоследствии, будучи командиром части (командиром отдельной авиаэскадрильи, а потом и командиром бурундайского авиаполка), он встречал возвращающиеся из командировки в ДРА экипажи всегда только на аэродроме совместно со всеми своими заместителями. Иногда (даже почти всегда) предоставлял экипажу свою служебную «Волгу», или, в крайнем случае, свой «УАЗик» («УАЗ-469») — доехать до дома и подвезти личные вещи.

Что такое личные вещи? Это не просто кусок мыла и зубная щётка, брошенные в портфель. Их (этих вещей) скапливалось по своему объёму и весу при полётах в такие командировки у каждого из нас столько, что, не смотря на относительную близость от дома до аэродрома, всего-то каких-то 300 метров (если идти по прямой), дотащить всё «это добро» за одну, даже две ходки пешком, было не по силам. Только одной лётной формы одежды (и зимняя куртка, и тёплые меховые штаны, и несколько пар обуви, и т. д.) набиралось более увесистого и большущего холщового мешка. Плюс ЗШ (защитный шлем), предназначенный для защиты головы от ударов любыми предметами и от попадания пуль мелкого калибра по касательной. Он (ЗШ) был в такой деревянной, достаточно крупногабаритной упаковке, в которой предписывалось осуществлять его транспортировку. Все эти вещи были нужны вне зависимости от сезона, времени года и погоды, необходимы при полётах в горах во всех наших командировках и спецзаданиях, которые мы выполняли там. Да, предписывалось ещё с собой брать и личный противогаз. Правда, это мало кто делал и исполнял... За себя скажу, что я никогда не брал в командировку с собой противогаз и комплект химической защиты, не требовал и не проверял всего этого у других членов своего экипажа. В общем, донести до своего вертолёта или на обратном пути, наоборот, от вертолёта до дома все эти, так, называемые «личные вещи», было не то, чтобы нельзя, но очень проблематично и тяжело. Нет, безусловно, какая-то машина или автобус в таких случаях и для этих целей экипажу выделялась всегда. Более того, её можно было заказать по радиостанции к точному времени своего прилёта. Но подъехать к подъезду своего дома именно на командирской машине, казалось просто верхом предела заботы, внимания и уважения со стороны Захарова к каждому своему лётчику.

Когда возвращающийся из ДРА экипаж на последнем этапе полёта, вылетая из Алма-Аты (Бурундая), докладывал на базу расчётное время прибытия в Уч-Арал, в ответной квитанции по радио он всегда слышал следующее: «Мы вас ждём! Командир заказал к вашему прилёту баню». Эта фраза была никем не утверждённая в системе и правилах радиообмена. Но она для возвращающегося экипажа (экипажей) звучала всегда.

Баня в Уч-Арале для офицерского состава была по субботам. Парная топилась дровами, бассейн заполнялся водой тоже только по субботам. Но при возвращении экипажа из командировки, вне зависимости от дня недели, командир давал распоряжение на топку бани и заполнение бассейна ко времени прилёта экипажа. Конечно же, в этот день мог мыться вместе с возвратившимся экипажем любой желающий. То есть, как правило, при возвращении экипажа, добавлялась для всех возможность попариться и помыться на этой конкретной, неделе ещё раз. Это тоже стало традицией. Однако так было только при Захарове. Хотя и баня была тоже построена при нём. И всё это было так приятно, изнутри распирала гордость за то, что ты нужен, чёрт подери. И чувствовалось, и верилось в то, что тебя действительно ждут, и что

⁷ «Косяки» — здесь надо понимать, как провинности и нарушения

командир — настоящий командир. Настоящий Человек! Что он действительно не на словах, а на деле заботится о тебе и о каждом. Помнит обо всём и всех.

Что-то я отвлёкся, и перескочил немного вперёд.

Возвращаясь к своей командировке на Лянгар в октябре-ноябре 1981 года, скажу, что Захаров, параллельно со всеми выполняемыми задачами командира авиагруппы, «провёз» (т. е. дал вывозную программу) моему тогда командиру Анатолию Кивалкину по всем существующим уже там площадкам и аэродромам. Ну и мне в том числе.

Надо сказать, что Кивалкин летал очень хорошо. Почувствовав, при заходах на посадку и взлётах на самых трудных высокогорных площадках, что Толик со всем очень хорошо справляется сам, Захаров при полётах на менее сложные площадки даже не садился на правое «седло» для подстраховки в качестве лётчика-инструктора. Он сидел посередине, на месте бортового техника, либо вообще стоял сзади его (этого сидения) и только спокойно говорил, что надо делать то-то и так-то. Подсказывал вовремя, какой и где надо сделать крен, какую держать скорость полёта, вертикальную скорость снижения, какие должны быть обороты несущего винта, двигателя и т. д.

Наш экипаж очень быстро получил все допуски (я в том числе — «в составе экипажа», так называется допуск для лётчика-штурмана), и далее мы уже летали везде самостоятельно.

Как-то однажды Толик Кивалкин заболел. Вообще лётчики болели чрезвычайно редко и только в двух случаях. Это когда съедят что-то непригодное для пищи или напились некипячёной воды из непроверенного источника, либо когда после жаркого и знойного дня лянгарским летом окунались в бурные воды горной речки Пяндж, протекающей в Лянгаре и образующей при слиянии со второй речкой, вытекающей из другого ущелья, своеобразную пойму. Здесь образовывалось несколько рукавов от этих двух речек, и вода, бежавшая по рукавам, регулировалась самой природой в зависимости от времени года и таяния снегов высоко в горах. В этом-то месте, выше всех тех мест, где протекает вода, на своеобразном каменистом плато на высоте 2700 метров над уровнем моря и был развернут полевой аэродром подскока «Лянгар». Ущелье в этом месте было довольно широким, что позволяло при полётах и заходах на посадку построить почти полноценную «коробочку»⁸.

Немного забегаю вперёд, обмолвлюсь, что здесь мы впоследствии под предводительством А. И. Тимофеева и В. Г. Захарова летали даже ночью как с «обозначенной и освещённой площадки». Эти полёты в своё время позволили оперативно перебросить войска и необходимые грузы для расширения и укрепления поста Гульхана в ДРА. Этот маленький пост со временем превратился в огромный гарнизон во всём горном Бадахшане всех наших пограничных войск КГБ СССР с обширной собственной инфраструктурой, со своим аэродромом, своей авиацией, своим подсобным хозяйством и т. д. Бежавшая стремительным потоком вода, окружавшая со всех сторон аэродром на территории кишлака Лянгар, несмотря на сравнительную визуальную равнинность этого образовавшегося плато, была очень холодной. Её температуру можно было описать только словами Александра Ивановича Тимофеева: «Аж яйца к горлу подхватывает!»

Так вот, по какой-то одной из двух причин, описанных выше, доктор отстранил капитана Кивалкина от полётов. То ли что-то в горле у Толика доктору не понравилось, то ли ещё что-то?

Да, конечно, был там и доктор. В обязательном порядке проводился предполётный медицинский осмотр. У каждого мерилось давление, пульс и температура. Кому-то доктор заглядывал и в горло, прижимая язык специальными металлическими палочками, очень сильно вонявшими спиртом! Командиров экипажей медики обследовали более досконально, вторых

⁸ «Коробочка» – это один из методов и способов захода на посадку.

пилотов («праваков») и бортовых техников с механиками – пристально только при жалобах с их стороны.

Вспоминается по ходу случай, свидетелем которого как-то однажды я стал (это я сейчас опять отвлекаюсь и ухожу от того дня, когда заболел мой командир Анатолий Кивалкин).

В один из дней после полётов мы (весь лётный состав) на трясучем, но везде великолепно проходящем «русском вездеходе» автомобиле Газ-66, вместе с Тимофеевым Александром Ивановичем добрались до «Хилтона». Так ласково лётчики окрестили дом, в котором разместился и проживал лётный состав.

Понятное дело, Александр Иванович ездил в кабине. Мы, все остальные — в кузове. Причём в кабину он забирался только после того, как в кузов садился последний военнослужащий из всего нашего лётного состава.

До того момента, как Александр Иванович садился в кабину автомобиля, он терпеливо стоял возле машины и наблюдал за всем происходящим на аэродроме и вокруг. Смотрел, как в кузов запрыгивают и залазят лётчики. И если, по каким-то одному ему известным причинам, ему не нравилось, как залез в кузов тот или другой офицер, он кричал, называя фамилию. Например: «Циканов! Завтра будешь сдавать зачёты по физической подготовке. Мне лично. Ты слышишь...?!» Далее шла изрекаемая тирада из не употребляемых в приличных местах слов. Отворачиваясь, он бурчал сам себе, но всё равно так, что всем было слышно: «... Залазят, как беременные женщины! Молодёжь...!» Не услышать его было невозможно. Для связки слов в предложениях у него всегда имелось тысячу таких словечек и выражений, считающихся неприемлемыми в нормальной нормативной лексике. Они были оригинальны, полны смысла, но непередаваемы. И, конечно, слышны были, казалось, во всех уголках аэродрома.

Вообще, за лётным составом был всегда закреплён там дежурный «УАЗик-469». На нём в течение 10—15 минут как-то умудряясь рассаживаться по 6—8 человек, иногда — в две ходки, мы добирались до аэродрома. Но когда работы было много, соответственно и лётных экипажей там собиралось больше. В такие времена дополнительно, к уже ставшей «нашей» автомашиной «УАЗ-469», выделялся автомобиль «Газ-66». Захаров в это время, когда на «Лянгаре» был Тимофеев, ездил на закреплённом за нами «УАЗике», либо вместе с нами в кузове.

Для размещения и ночлега лётного состава были выделены на пограничной заставе «Лянгар», находящейся на нашей территории в одноимённом кишлаке, два дома офицерского состава. Сама застава, соответственно и все старые дома, находящиеся там, были, как нам говорили, построены ещё в сталинские времена. Но это были добротные сооружения для того, нашего уже времени. В них мы и размещались. В одном доме жили офицеры, в другом размещались кухня, столовая и жили солдаты (механики и разного рода авиационные специалисты по вооружению, авиационному оборудованию, радиоэлектронике и пр.). Когда места не хватало (это происходило тогда, когда начиналась какая-нибудь крупная операция или кампания в ДРА), тогда часть лётного и другого персонала размещалась в «заставской» казарме вместе с солдатами. В офицерских «лётных» домиках в этот период устанавливались кровати в два яруса. Но всё равно, весь этот нехитрый комплекс гордо именовался «Hilton»! Впоследствии там построили ещё два новых дома для лётного и наземно-технического офицерского состава.

Итак, вернувшись после полётов в знаменитый «пятизвёздочный отель» «Хилтон», мы разбрелись по своим местам, а точнее к своим кроватям. Простым солдатским кроватям с железной панцирной сеткой, ватным матрацем, ватной подушкой. На них мы спали, готовились к завтрашним полётам, рассчитывая маршруты, и заполняли полётные листы и бортжурналы. До назначенного времени на ужин было ещё два с лишним часа.

Как только приехали, Александр Иванович выпрыгнул из машины и направился под навес в курилку. Там совместно с урной для окурков, сделанной из старого диска от колеса какой-то грузовой машины, чуть поодаль стояли столы, табуреты и лавочки. За теми столами

мы играли в настольные игры. Посидев, покурив и о чём-то немного про себя подумав, полковник Тимофеев закричал так, как я уже упоминал выше — его невозможно было не услышать, находясь в любом месте заставы. «Доктор! Ты где? Доктор!» При этом многие, в том числе и я, повыскакивали отовсюду, где находились, подумав, что что-то случилось.

Доктор, офицер медслужбы из бурундайского полка, тоже, конечно, выскочил из дома. Увидев на пороге доктора, полковник крикнул, обращаясь к нему: «Неси, давай сюда свой чемодан с пилюльками. Я буду проверять, чем тут медслужба занимается. И тебя тоже, в частности, буду проверять». Доктор побежал за «своим добром».

Через какое-то мгновение он уже бежал с чемоданом в руках навстречу Александру Ивановичу. Не дождавшись, пока доктор подойдёт и сам положит свой «ридикюль» на стол, полковник выхватил чемодан и со словами: «Давай посмотрим, чем ты здесь лётчиков лечишь!», открыл его, перевернул и высыпал всё содержимое на стол. При таком «бережном» обращении с чемоданом, конечно, что-то упало и на землю, под стол. Александр Иванович распялся всё сильнее: «Ну, что стоишь?! Собирай быстрее!» При этом сам сел и начал перебирать, читая вслух, названия некоторых лекарств, которые брал в руки. К своему почтенному, в особенности для действующего военного лётчика возрасту, Тимофеев, конечно, очень хорошо знал, чем лечатся, например, голова, горло и живот у людей. Перебирая из левой от себя кучи лекарства, читая вслух их названия и складывая их в правую от себя кучу, он никак не мог найти знакомые для себя названия. Наконец это занятие — читать трудновыговариваемые названия лекарств, ему, видать, надоело, и, не закончив ещё свои перекаладывания из одной кучи в другую, он закричал: «А где у тебя цитрамон, где фурацилин? Где резиновый жгут? Ты сам-то где? Что ты и где там ползаешь? Я с тобой разговариваю или с кем?!»

Доктор, приподнимаясь, хотел что-то ответить и только раскрыл, было, рот, но Александр Иванович не дал ему ничего сказать. Может быть, доктор хотел что-то вымолвить в своё оправдание, наподобие: «Так вот же всё. Они упали». Или рассказать о каких-то замечательных заменителях того, что знал и чем пользовался в течение всей своей жизни сам Александр Иванович. Но это было уже неважно. Полковник Тимофеев уже «разошёлся». По его определению в докторском чемодане уже «Вообще ничего не было».

«Я тебя не спрашиваю ни о чём, что ты хочешь тут мне сказать. Я тебя спрашиваю, где резиновый жгут? Где?! А ты только мычишь здесь и прячешься от меня под столом! И кто тебя вообще прислал?! Почему у тебя ничего нет?! Я тебя спрашиваю! Ох уж я всем, кто тебя прислал, задам. Высплю по первое число...», — кричал Александр Иванович. «А я думаю, почему у меня лётчики обсераются? Горло у них болит. Срут где попало. Да потому что у тебя в чемодане нет ничего. Пустой чемодан привёз. Где жгут резиновый? Где самое основное? Я тебя спрашиваю! Всё это из-за того и потому, что ты столовую и кухню не проверяешь. А это тебе по должности положено! Вот я — полковник, берите все пример с меня. Я никогда не болею и не обсераюсь. Почему?! Да потому что я чеснок, лук ем всегда!!»

Всем свидетелям этой сцены, да, наверное, и самому доктору тоже, было не совсем понятно каким образом резиновый жгут, горло человека, лук, чеснок, понос у лётчиков связаны между собой. Поэтому каждый понимал так, как понимал, и либо хихикал, либо откровенно хохотал, уйдя к себе в комнату на свою личную кровать.

А Александр Иванович продолжал: «Да! Кстати, у нас есть лук и чеснок? Зам по тылу. Алё! Ты где? Кто за „зам по тылу“? Найти срочно! Я спрашиваю, у нас есть лук и чеснок?» На пороге из «Хилтона» уже стоял тот, кто нужен был Тимофееву.

К нам в Лянгар для решения всех тыловых вопросов по снабжению иногда приезжали офицеры тыла из Бурундая или Уч-Арала. Но это случалось тогда, когда было большое скопление «народа». Когда экипажей и наземно-технического персонала было мало, то назначался специальный человек, в основном из молодых лётчиков-штурманов, для решения всех вопро-

сов, касающихся обеспечения продовольствием. В общем, такой человек, отвечающий за снабжение, был всегда.

Увидев того, кто ему нужен, Александр Иванович, распорядился: «Можешь идти на кухню. Я сейчас туда приду проверять. Что там и как делается у вас». Потом опять обратился к доктору: «Вы, чтобы сегодня же составили список всего необходимого. В двух экземплярах. Один – себе, другой отдать командиру авиагруппы. А он передаст его в Бурундай. Чтобы всё, что необходимо, прислали с первым же бортом. Ты меня слышишь?» Доктор ответил: «Так точно, товарищ полковник!» «Так-то! Иди! О выполнении доложить! Я всё проверю. Командиру авиагруппы скажи, что завтра будем проверять аптечки у лётного состава. Нет, сами с ним проверите. Я сказал», — закончил полковник Тимофеев и «захромал» на кухню.

Перед командировкой в ДРА каждый офицер и солдат получал под роспись у себя в санчасти, специаптечку. В ней были стерильный бинт в специальной прорезиненной упаковке, вата и резиновый жгут, о котором говорил Тимофеев. Но самое главное, там был такой пластиковый рыжеватого цвета шприц с морфием одноразового использования. Эту аптечку каждый должен был всегда носить с собой. В случае ранения для устранения болевого шока можно было этим шприцем уколоть себя в любую мягкую мышцу даже через толстый слой одежды. Но надеясь всегда на русский «авось, со мной ничего не случится!», не все и не всегда носили эту аптечку и каждый хранил её там, где ему вздумается.

По возвращению из командировки, каждый, кто получал эту специаптечку, должен был также под роспись её сдать тому, у кого получал. Со всем содержимым. Это всегда проверялось, на это обращалось особое внимание.

Понятно, по какой причине — там был морфий...

Лично я не помню, чтобы кто-то, кроме А. И. Тимофеева и В. Г. Захарова, проверял эти аптечки у лётного состава помимо проверки при возврате.

Из-за закрытой двери домика, где находилась столовая и кухня одновременно, ещё долго, почти до самого ужина, доносились звуки грохочущих кастрюль, посуды и крики Александра Ивановича...

Вышел из столовой сначала Александр Иванович, за ним шёл исполняющий обязанности «зама по тылу». Обернувшись, Александр Иванович сказал ему: «Чтобы завтра утром висели здесь, здесь и здесь (при этом он указал рукой на все двери сразу, которые видел и которые были перед ним) нормы снабжения продовольствием лётного состава! И чтобы ты у меня их выучил наизусть! Ты понял?! Ты меня слышишь?!» «Так точно, товарищ полковник!», — следовал ответ. Тимофеев махал рукой и говорил что-то, типа: «Устал я с вами, Карлы! Пойду, лапты посушу!» И направлялся в «Хилтон» к своей кровати.

Стоит ещё описать, как он махал рукой, когда заканчивал разговор. Он махал так, словно у него в руке что-то было, всей прямой рукой, не сгибая её в локте. И этим «чем-то», казалось, он что-то невидимое рубит! Отсюда пошло среди лётного состава выражение: «Тимофеев приехал шашкой махать!»

С полковником Тимофеевым никогда никто не спорил и ему не возражал. Все всё и всегда делали так, как он скажет.

Никто, кроме Захарова. Александр Иванович, когда ставил на общем построении какую-либо задачу, всегда говорил в конце: «Всё. Понятно?! Делайте все, как я сказал!» Махал рукой, и все расходились по местам выполнять. Но были такие редкие моменты, когда возражал Захаров.

Обычно это было так.

Захаров говорил: «Извините, товарищ полковник! Но я не согласен. Александр Иванович, я думаю, что надо сделать вот так и так...» Наступала мёртвая тишина. Тимофеев на мгновение задумывался и молчал... Все присутствующие думали, что полковник ошарашен

неуместной дерзостью Захарова и сейчас ему выдаст такое, что мало не покажется. Но, скорее всего, во время внезапно возникшей паузы в речи Тимофеева, сам Александр Иванович оценивал и переваривал только что полученную от Захарова информацию. В конце концов, полковник Тимофеев всегда соглашался, махал рукой, по-своему, «по-timoфеевски», и говорил: «А ну вас всех... Делайте, как хотите!» Но при этом по его довольному выражению лица можно было понять: «Хорошо, всё-таки, когда есть такие умные люди, как Захаров!»

Когда ставил задачу Захаров, то в завершении её постановки он всегда спрашивал, как бы обращаясь ко всем: «У кого есть замечания, дополнения, возражения? Есть другие мнения?» Других мнений никогда ни у кого не было. Замечания и дополнения, если у кого когда-то были, Захаров всегда принимал к сведению. Говорил: «Спасибо!»

Спали мы, лётный состав, все вместе, размещаясь в двух или трёх довольно-таки просторных комнатах, находившихся в нашем домике. Здесь поясню ещё одно тимофеевское слово. «Карлы» – это, в понимании Александра Ивановича, производное от слова «карлики». Сам он был рослый, за 180 см, и крупный, за 90 кг, мужчина. А средний рост всего лётного состава, включая бортовых техников и механиков, чтобы не соврать, был, наверное, максимум 170—173 см. Поэтому всех нас он считал «карликами» и называл так же, либо ещё — «Карлы». Обращался: «Эй Вы, карлики!» Или: «Карлы, за мной!» А выражение — «сушить ласты» в его лексиконе означало: «Лежать и ничего не делать. Отдыхать». Сами того не подозревая, мы не заметили, как в нашу жизнь, в наш лексикон, со временем произвольно стали входить и вписываться все эти оригинальные словечки из тимофеевского жаргона.

Опять, уходя в сторону от сути, расскажу ещё один эпизод из своей жизни, перескакивая с этого места в далёкий тогда ещё для меня — 1987 год.

(Думаю, здесь и сейчас это будет уместно.)

Возвращаясь из очередной командировки в ДРА в самом начале года в качестве награды я заработал «гепатит неизвестного происхождения». Эти слова здесь специально взяты в кавычки, дабы подчеркнуть, что это официальный диагноз, звучащий тогда из уст медицинского персонала и записанный в мои медицинскую и лётную книжки. Я не жаловался ни на что, а на боли в правом боку, иногда беспокоящие меня, не обращал внимания. Ну а – понос или диарея? Что понос? Он возникал там периодически у всех. Как говорил опять же полковник Тимофеев: «У хорошего бойца всегда перед боем — понос...»

Болезнь обнаружилась внезапно при прохождении очередной ВЛК (врачебно-лётной комиссии) и сдаче крови из вены на анализ. Как говорили тогда врачи: «Анализы показывают, что ваша печень медленно, но уверенно разлагается». От этой болезни, вдруг перешедшей в цирроз, уже позже в мирной жизни умер Сашка Бабенко. Молодой, не доживший и до 40 лет. Нас вместе тогда с ним «выцепили» на ВЛК с одинаково плохими анализами. Он сказал тогда, что «...у меня ничего не болит. И вообще никакой желтухи (гепатита) у меня нет и быть не может, потому что я в детстве этим переболел. Пересдам анализы и у меня всё будет нормально». Действительно, потом он пересдал анализы, и они показывали, что всё в норме. Не знаю, как было дело, и какими правдами либо неправдами анализы вдруг стали у него хорошими, но факт такой был. Бабенко не стал тогда ложиться в госпиталь вместе со мной и уехал в Уч-Арал, а я лёг и остался в Алма-Ате, как оказалось, надолго...

В общем, долго я лечился по всяким госпиталям, потом, после лечения, восстанавливался в санатории. Последней инстанцией в моём лечении был 301-й военный госпиталь, который располагался в Алма-Ате. Там было специальное отделение для лётного состава, где лечились и проходили ВЛК (врачебно-лётную комиссию) стационарно все военные лётчики Среднеазиатского военного округа, имевшие какие-то отклонения в своём здоровье, согласно действующим тогда медицинским приказам о допусках к полётам вне зависимости от рода авиации и принадлежности её к какому-либо ведомству.

Я лежал в этом госпитале очень долго. Меня лечили и проводили со мной всякого рода исследования и эксперименты, сопровождая по различным медицинским научно-исследовательским институтам.

Палат в лётном отделении госпиталя было много. Коек в каждой палате — от четырёх до десяти. Лежали вместе в одной палате истребители и транспортники, лётчики стратегических бомбардировщиков и вертолётчики. Причём было много иностранцев: ангольцев, мозамбикцев, вьетнамцев, эфиопов и т. д. Все они были тоже лётчиками и либо учились, либо переучивались на новую авиационную технику у нас в Союзе. Все имели воинские офицерские звания армии своей страны.

Моя кровать стояла рядом с кроватью вьетнамского лётчика, капитана по званию. У него было тяжело запоминающееся имя, состоящее из нескольких труднопроизносимых для русского человека слогов. Он довольно-таки хорошо говорил по-русски и всё-всё прекрасно понимал. Был очень низкого роста. Когда я увидел его в первый раз, то сразу же почему-то подумал: «Жаль, что Тимофеев его не видит. Вот это — настоящий Карл!» Мы, конечно же, в нашей палате со всеми перезнакомились.

Так вот, сам не подозревая, что я разговариваю уже на «timoфеевском» сленге, я произносил, например, ложась в кровать: «Надо посушить лапы». Или, открыв тумбочку, забирая свои туалетные принадлежности, говорил: «Пойду мыть зубы и чистить ноги».

Через некоторое время на кровати у вьетнамца появилась большая преобладающая книга, намного больше и толще, чем том нашей Большой Советской энциклопедии. Эта книга называлась «Русско-вьетнамский словарь». Несколько дней капитан красной вьетнамской армии громко шелестел на всю палату страницами своего словаря, перебирая их туда-обратно. Я его спрашиваю: «Что ты там, в своём Талмуде ищешь? Уже который день судорожно его перелистываешь то с переду-назад, то с заду-наперёд? Что ты там рыщешь всё?» Вьетнамец при моём вопросе как бы замер, потом сел на кровать, поджав под себя ноги, и в этой позе, широко раскрыв глаза и рот, окаменел. Долго-долго смотрел на меня, потом заморгал и вымолвил: «Что я делаю? Что и как листаю? Не понял?» Я, взяв его книгу в свои руки, как мог, изобразил и показал ему, как это листать «с переду-назад» и «с заду-наперёд», заодно объясняя, что такое Талмуд и показывая, как это «судорожно рыскать». Все, конечно, в нашей палате (и сам вьетнамский капитан) при этом сильно и долго смеялись.

По прошествии двух-трёх дней он внезапно спросил меня: «Волёдя! Ты почему неправильно говоришь? Надо говорить: «Чистить зубы и мыть ноги». Не зная, что ему ответить и как объяснить, я просто сказал: «Так говорит мой командир». Лупая⁹ быстро-быстро глазами, вьетнамец протянул: «А-а...»

Ещё дня через три после суматошного и кошмарного перелистывания словаря, от него последовал вопрос: «Волёдя! Объясни, пожалуйста, мне, что есть такое «Сюшить лапы?» Здесь я объяснил, что «лежать, отдыхать и ничего не делать». «А-а...», — опять задумчиво запел он.

При расставании, когда его выписывали, вьетнамский лётчик долго жал мне руку и говорил слова благодарности за то, что «никто его так хорошо не учил русскому языку, как я». А я что? Это — Тимофеев Александр Иванович.

Ещё он говорил, что ему со всеми нами здесь очень хорошо, что он нашёл среди нас много хороших друзей, и что ему не хочется расставаться. Я ему сказал тогда на это: «Нас не спрашивают! Нас душат! Козыри — буби, господа офицеры!» Помню, как при этих моих словах у вьетнамца раскрылся рот и его маленькие, глубоко посаженные глаза округлились, расширяясь в два раза. Он ими заморгал быстро-быстро. «Да ты не волнуйся так. Я тебе тоже

⁹ «Лупать» — Смотреть куда-то и при этом моргать (хлопать) глазами, ничего не понимая.

не могу объяснить этого. Просто так говорит мой командир», — сказал я ему. Он долго-долго и задумчиво мычал: «А-а...!»

Впоследствии этот капитан вьетнамской армии ещё и писал мне письма на адрес части, по-видимому, хотел потренироваться русскому языку письменно. Письма приходили в последнее время уже из Вьетнама. Он писал, что летает на истребителях МиГ-21. Уже подполковник и комэск. Ещё он писал: «Володя! (Писал он, на моё удивление, по-русски правильно, а вот говорил: „Волёдя“, почему-то.) Я учу своих лётчиков, которые собираются ехать к вам в Союз, настоящему русскому языку, как говорит твой командир».

Как-то однажды в коридоре штаба части наш особист, как бы невзначай, спросил меня: «Ты что, во Вьетнам собрался?» Я засмеялся и рассказал ему всю эту историю. Он долго после моего рассказа стоял в коридоре штаба и смеялся вместе с другими нашими лётчиками-офицерами.

Все свои обещания Александр Иванович Тимофеев всегда помнил и выполнял. Например, про принятие зачётов по физической подготовке им лично, которые он обещал устроить за плохое, по его понятиям, залезание в кузов автомашины. Вставал он утром рано, задолго до общего подъёма. Что-то бормотал, ходил, кряхтел... Потом, как бы про себя, но достаточно громко, и всем, кто уже проснулся и не спал, было слышно: «Ну что? Надо идти умываться. Мыть зубы и чистить ноги. Чтобы не воняли в вертолёт». Нет-нет! Я ничего опять не перепутал. Именно так, слово в слово, он и говорил.

Физической зарядкой на Лянгаре ни мы, офицерский состав, ни солдаты не занимались. В общем распорядке дня она не была предусмотрена. Скорее всего, из-за того, что там была большая высота, как уже отмечалось, 2700 метров над уровнем моря. Дышать было намного тяжелее, чем на равнине, а уж бегать и подавно. Мне кажется, если бы не это обстоятельство с недостатком кислорода на таких высотах, то Тимофеев непременно в системе боевой учёбы и подготовки предусмотрел бы этот обязательный уставной элемент в службе каждого военного. Если же кто-то желал, тот занимался самостоятельно, а общей зарядки для всего личного состава не было.

Так вот, возвращаясь из умывальной комнаты, Александр Иванович, когда время по распорядку дня подходило где-то уже к подъёму, кричал: «Подъём! Таковую-то мать... Разлеглись здесь, как беременные тараканы, навоняли за ночь, не продохнуть. Сушат здесь свои лапы...» Далее он называл фамилии тех лётчиков, которые ему не понравились вчера и позавчера, как они залазят в машину. Назвав фамилии или одну фамилию, если ему не нравилась «физическая подготовка» именно их, он говорил: «Эти (этот) идут со мной на зарядку. Сдавать зачёты по физо. Остальные — по распорядку дня. И чтобы не тянулись мне. Не лелеяли себя здесь в постели, как бабы... Курорт тут устроили». Ну, конечно, говорил ещё что-нибудь из своих знаменитых словечек...

Выведя «проштрафившихся» на спортивную площадку, к их счастью и вопреки их ожиданием и своим обещаниям, он не заставлял, конечно, сдавать никаких зачётов по физподготовке. Просто нормальным языком, уже по-отечески, говорил: «Разминайтесь здесь на брусьях и турнике самостоятельно, а я посмотрю». Этим всё и заканчивалось. Но уже в следующий раз все, кто ходил с Александром Ивановичем на такую зарядку, заскакивали в машину пулей. На настоящую зарядку вставали и ходили сами, задолго до подъёма полковника Тимофеева.

На следующее утро, когда лётный состав выдвигался на завтрак, на всех дверях, ведущих в столовую, причём на обеих сторонах, висели, неизвестно чем (скотча-то раньше не было) приклеенные стандартные листы для печатной машинки, где от руки было написано: «Нормы лётного довольствия. Приказ №...». Далее шло перечисление: хлеб белый ..., хлеб чёрный (ржаной) ..., мясо (говядина) ... мясо (птицы) ..., ну и т. д. Не заметить этого не мог никто.

Александр Иванович выходил из «Хилтона» и долго-долго всё это на каждой двери с обеих сторон, где висели эти листки, рассматривал и перечитывал, как будто бы с этим приказом знакомился впервые.

Его тогда, кто-то спросил: «Товарищ полковник, а Вы зачем всё это так внимательно перечитываете по несколько раз? Ведь там везде – одно и то же?» Тот, ни секунды не раздумывая, как будто бы ждал этого вопроса, называя по фамилии того, кто к нему обращался, тут же выдал следующее: «А вас, бля**й, надо на каждом шагу проверять! Что вы здесь понаписали? А то прилепите здесь специально хохму какую-нибудь, или не специально нормы довольствия лётчика с лошадью перепутаете, потом всю жизнь над полковником смеяться будете! Лучше уж я над вами посмеюсь... Не думай, что я уже склерозом страдаю, поэтому всё по несколько раз читаю, чтобы запомнить! Нет! Полковник ещё всем вам фору даст во всё! А все эти приказы, что вы здесь вывесили, я лучше всех знаю, не сомневайся!»

Надо сказать, что полковник Тимофеев всегда обращался ко всем без исключения только по фамилии. Никогда при этом не называл ни звания, ни имени. Исключения были только для командиров частей (отряда, полка, эскадрильи, комендатуры). Здесь, при обращении к ним, он мог просто сказать одно слово — «командир», больше ничего не добавляя.

За завтраком или за обедом, когда все ели и «дед Тимоха» вместе с нами, он мог задать вслух любой вопрос, обращаясь как бы ко всем. Но в то же время тот, кому конкретно был адресован этот вопрос, очень хорошо его слышал и понимал. К примеру: «Ну и где здесь мясо птицы? Что это там у вас на двери написано? Для кого? Приказ, номер...»

Если присутствовали опытные и хитрые тыловики, настоящие по должности офицеры тыла, то они быстро находились и выкручивались: «Так это, товарищ полковник! А нам мясо птицы на икру заменили. Сегодня вечером всё будет на столе». Если же эту должность заменял какой-нибудь молодой штурман, то ему приходилось, выражаясь словами Александра Ивановича, долго что-то «мычать», то есть объясняться.

Здесь я возвращаюсь в своих воспоминаниях в тот день, когда не летал Толик Кивалкин, он остался в «Хилтоне». А мы с бортовым техником Саней Гавенко были на аэродроме, работали на своём вертолёте. Я сидел на кресле командира экипажа, и, опять же, выражаясь словами Тимофеева, «ковырял в носу». На самом деле занимался то ли заполнением полётной документации, то ли писал письмо домой, чтобы передать его с улетающим обратно в Союз экипажем.

Сидел я на левом кресле потому, что как раз с левой стороны по курсу вертолёта была ВВП (взлётно-посадочная полоса), на неё периодически то садились, то взлетали вертолёты. Всё это хорошо было видно только с левой стороны, с командирского сидения. Справа от вертолёта были кустарники дикой облелихи, произраставшей повсеместно в тех местах вдоль поймы реки не просто отдельными островками, а какими-то огромными мегазарослями, образующими непроходимые и непролазные для человека дебри. Короче, там справа не было ничего интересного. Казалось, что вся жизнь без меня и нашего экипажа, без нашего участия в полётах проходила в этот день именно с левой стороны. Но проходила мимо.

Вдруг неожиданно в наш вертолёт не зашёл, а запрыгнул Захаров. Он сразу зашёл в кабину экипажа, почему-то не выгоняя меня с левого сидения, уселся на моё правое место лётчика-штурмана, оно же было и креслом лётчика-инструктора и, включив питание от аккумуляторных батарей, начал щелкать галетным переключателем топливомера, проверяя количество топлива в каждом из баков. Спросил: «Какая заправка?» Я ответил: «1600». Захаров сказал: «Сейчас парой слетаем на разведку. По пути выбросит груз наш ведомый. Груз ему уже привезли и загрузили. Мы с тобой его прикроем».

В этот раз весь полёт с Григоричем от взлёта до посадки выполнял я сам. Первый раз здесь, в горах с левого, командирского сидения! Жизнь, к моему огромному удивлению и нескрываемой радости, оказывается, не проходила мимо!

После завершения полёта, как это было положено и принято у лётчиков, я спросил у командира: «Разрешите получить замечания?» Он посмотрел на меня, улыбнулся, встал и вышел из вертолётa. Почему-то вдруг сразу вспомнилось: «Нас не спрашивают! ... Козыри — буби, господа офицеры!»

В тот период нашей командировки активных боевых действий не велось. Мы только пару раз «погоняли» небольшой караван, двигавшийся по одному из ущелий, внезапно наткнувшись на него, когда выполняли воздушную разведку местности. Это ущелье спускалось от границы с Пакистаном и вело в сторону Гульханы. Оно находилось непосредственно между самой Гульханой и Бандар-постом. В памяти стёрлось название этого ущелья. Караван шёл вниз по узкой горной тропе вдоль него... Некоторые верблюды были нашей парой вертолётов убиты, а басмачи то ли разбежались, то ли попрятались за камни в горах.

Дело в том, что при полёте в ущелье на высотах полёта более 4000 метров для захода на повторный боевой курс необходимо намного больше времени, чем если бы этот заход и манёвр выполнялся на равнине. И чем выше высота местности относительно уровня моря, над которой пролетаешь, тем больше надо времени, чтобы повторно развернуться на боевой курс. Надо ещё и найти такое место, чтобы его хватило для безопасного разворота вертолётa. Кругом скалы и горы выше высоты полёта. Необходимо, пилотируя вертолёт, очень пристально и скрупулёзно следить за всеми параметрами полёта, чтобы не «просесть», не потерять скорость и высоту, а как следствие — управление вертолётom. И не столкнуться со скалой, либо не задеть её лопастями. Крены задаются, выполняя развороты, и всё управление на таких высотах осуществляется намного плавнее, чем при полётах над равниной.

В общем, при нескольких повторных заходах мы кроме пары-тройки лежащих замертво верблюдов уже никого не увидели и не нашли.

Анатолий Кивалкин, в отличие от многих других командиров, с кем мне приходилось летать «праваком», очень часто давал пилотировать мне вертолёт самостоятельно с правого сидения. На всех аэродромах и на всех площадках, которые были там тогда, я сажал вертолёт и взлетал, будучи лётчиком-штурманом, самостоятельно. В той командировке, благодаря своему командиру экипажа Анатолию Кивалкину и В. Г. Захарову, я получил огромную практику в пилотировании. Спасибо им! Только благодаря этому, я чувствовал себя очень уверенным в пилотировании, как с левого, так и с правого сидений, после той командировки. Потом, конечно, это пригодилось в моей самостоятельной работе.

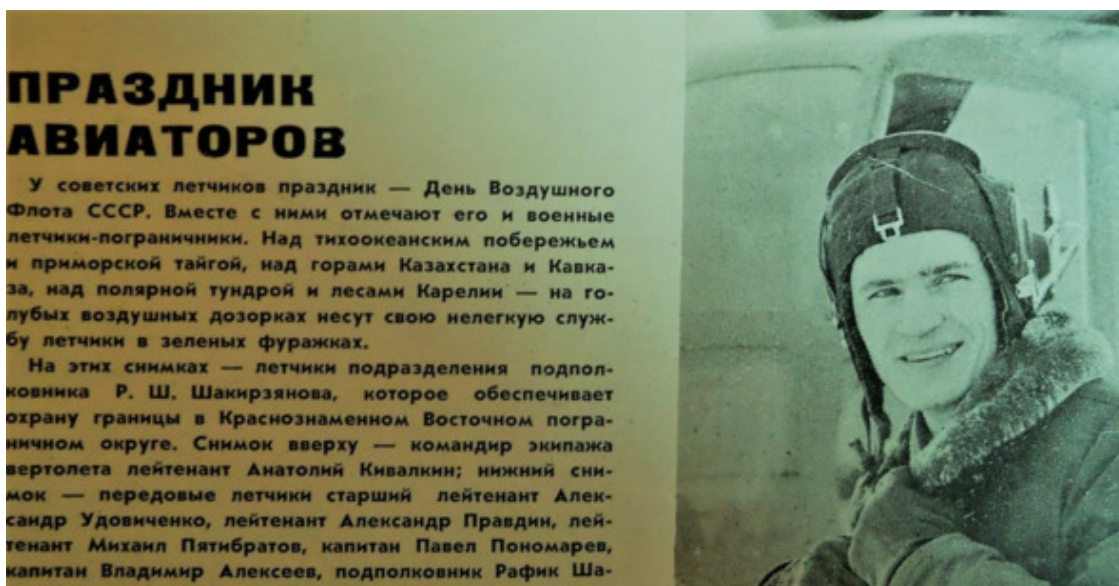
Срок таких наших командировок приказом Начальника войск округа был ограничен временным интервалом в сорок суток. Командование части — в основном старалось придерживаться этого графика и ограничений, и, когда подходило время нашей замены, выслало нам на смену очередной учаральский экипаж. Наше время пребывания в Лянгаре подходило к концу, а Захаров оставался. При расставании возникло особое чувство и почему-то огромное желание остаться здесь под командованием и руководством этого неординарного и непохожего на всех других командиров и начальников человека. В голове и висках застучало:

«Нас не спрашивают! Нас душат!...»



Лянгар 1981 год. Александр Крашениников, бача и Анатолий Кивалкин

На Лянгаре я бывал ещё не раз, летая не только лётчиком-штурманом, но уже и командиром экипажа.



Анатолий Кивалкин. Фото из газеты «Часовой Родины». 1979 г.

Командировки «на войну» у нас были в следующие места:
— очень часто на авиабазу «Лянгар»¹⁰;

¹⁰ Лянгар — населённый пункт. В то время — кишлак Ишкашимского района ГБАО (горнобадахшанской автономной области Тадж. ССР), расположенный в непосредственной близости к границе с Афганистаном. В самом кишлаке находилась ПЗ (пограничная застава) хорогского погранотряда. Но с началом ввода советских войск в ДРА в кишлаке Лянгар развернулась мощная отдельная группировка пограничных войск КВПО, включающая в себя и авиационную базу, и базу наземных

– ПО (пограничный отряд) «Хорог», который располагался в одноимённом городе Хорог (областной центр Горно-Бадахшанской автономной области в Таджикистане. Были тогда такие в СССР: область и республика). Этот ПО относился к КСАПО (Краснознамённому Среднеазиатскому Пограничному округу);

– в г. Душанбе, непосредственно в душанбинский авиационный пограничный полк, который вёл боевые действия в зоне ответственности Пянжского, Московского (г. Московский Таджикской ССР) и Хорогского пограничных отрядов;

– редко летали в г. Мары в марийский авиационный пограничный полк. Это тоже в зоне ответственности соседнего пограничного округа. Но это уже в Туркмении.

Во всех этих перечисленных местах в разное время с разной интенсивностью, но практически постоянно (без выходных дней) нашими пограничными подразделениями на сопредельной стороне (в ДРА) постоянно велись боевые действия в период с января 1980 года по январь 1989. Продолжались они (боевые действия) и после этого времени (после вывода наших войск из Афганистана), но уже на нашей территории бывшего СССР...

войск с многочисленным личным составом и различной боевой техникой. Там (на наземной базе) постоянно формировались автоколонны, которые уходили в Афганистан для доставки боеприпасов, личного состава, продовольствия, ГСМ, медикаментов и т. д. Короче, Лянгар – это понятие, включающее в себя всё: и кишлак, и пз (пограничную заставу), и аэродром, и авиационную базу, и всю группировку пограничных войск в целом, базирующуюся там в то время.

«Старая гвардия» или немного о Константине Константиновиче Шошнев

С этим лётчиком мне не раз приходилось бывать в наших общих боевых командировках на Лянгаре. Он относился к старой гвардии лётного состава пограничной авиации. Эта «гвардия», почти все в ней, попали в нашу авиацию по партнабору, который проводился, конечно же, ещё задолго до начала событий в Афганистане и, тем более, намного раньше, чем пришли в пограничные войска, после выпуска из своего Сызранского авиационного училища мы, молодые лётчики. По возрасту Константин и его друзья-сверстники был многим младше деда Тимохи, но несоизмеримо старше всех нас. Тогда, в общем-то, молодые мужчины в возрасте 40 лет (чуть-чуть старше или моложе) казались всем нам, 20-ти летним новоиспечённым летунам, стариками и действительно по праву годились нам в отцы. Это были дети военной и послевоенной поры, рождённые с 40 по 45 гг. Все они поголовно в своём трудном детстве, которое пришлось как раз на период восстановления народного хозяйства нашей страны после военной разрухи, хлебнули лиха. Кто-кто, а уж они-то не понаслышке знали истинную цену простой корочки хлеба... Тимофеев же относился к ещё более старшему поколению, поэтому мы все, в том числе и сверстники Шошнева, и в шутку, и всерьёз считали его «дедом».

К моменту нашего прихода к первому своему месту службы Константин Константинович налетал (в том числе и в горах) головокружительную цифру, измерявшуюся, как принято в авиации, в часах, на вертолётах всех типов, даже на тех, которых мы и в глаза не видели. Они были к тому времени уже давно экспонатами музеев.

Шошнев в ту пору, начала 80-х, был командиром звена. Надо сказать, что Константин и все его сверстники-сослуживцы прослужили к тому времени немало. Шёл уже третий десяток лет, как эти люди, как говорится, «встали на крыло». Но, несмотря на солидную выслугу лет, по службе такие лётчики за всю свою военную карьеру далеко не продвинулись. По двум причинам: во-первых, потому что авиация наша была по сравнению с ВВС (военно-воздушными силами) совсем небольшая; во-вторых, потому что они не имели, как правило, специального образования, не говоря о высшем. Всё образование их заключалось в окончании средней школы (в большинстве своём — заочно последних старших классов) и специальных годичных авиационных курсов ДОСААФ¹¹. Тем не менее, это были корифеи всей нашей авиации, опытнейшие лётчики, умудрённые житейским опытом. Настоящие асы!

Как правило, все они были просты в общении, с каждым из них запросто можно было перейти на «ты». В наших взаимоотношениях и при обращении друг другу назывались просто имена. Но в отношении их (при личном обращении) мы, в большинстве своём, называли их, конечно же, по отчеству. Такое общение было не панибратским, а уважительно-доверительным отношением, как между отцом и сыном. Никогда не лукавившие, говорившие всегда то, что думают, прямолинейные, как телеграфный столб, никогда ничего не утаивавшие, беззлобные, необидчивые ни на что, исполнительные до педантичности, обязательные, добропорядочные люди. Они не способны были на предательство. О таких тогда говорили: «Вот с ним бы я в разведку пошёл!»

С такими лётчиками у нас никто из вышестоящего лётного командования никогда не спорил и ничего им не доказывал. Даже Тимофеев и Захаров. У них был и свой индивидуальный почерк в полётах, и всегда своё личное сложившееся мнение по всем вопросам и любым жизненным ситуациям. Они никогда, никого и ничего не боялись, потому что у них уже было практически всё: выслуга лет для выхода на пенсию, заработанная по праву пенсия, а также

¹¹ — ДОСААФ — добровольное общество содействию авиации, армии и флоту

семья, дети в которой выросли и жили самостоятельно, не нуждаясь в родительской опеке. Смелости, отчаянности, порой даже дерзости в их поступках и лётной практике можно было тогда только позавидовать...

Именно таким и был Константин Шошнев.

Когда в нашей авиации вышел приказ о запрете перевозки пассажиров лётчикам, не имеющим 2-го класса, конечно же, именно по праву старших первыми подтягивали к такой классной квалификации «старую гвардию». А кто ещё мог лучше летать, чем они? Думаю, что у них можно и нужно было чему поучиться и что перенять в свой багаж профессиональных знаний. Считаю, что такие лётчики, как Константин Шошнев, Николай Шелепанов, Николай Мизин, Евгений Тибез и другие их ровесники сыграли огромную роль и внесли неоценимый вклад в освоении авиацией Восточного пограничного округа КГБ СССР Памира и большинства горных площадок афганского Гиндукуша. Особенно в самых первых годах начала той войны. Это 1980 и последующие два-четыре года боевых действий. Без них было бы трудно и, честно сказать, даже невозможно порою выполнить в то время те или иные поставленные задачи и задания. Думается, что и Виктор Григорьевич Захаров перенял в своей несравнимой ни с чем и ни с кем смелости и молниеносности принятия командирских решений кое-что от этой, нашей общей лётной «старой гвардии».

Вспомнился один случай.

Три или четыре дня с подряд в Лянгаре была песчаная буря. Ветер, так называемый «афганец», дул так, что на ногах устоять было практически невозможно. Казалось, что все наши вертолёты с аэродрома сдует до одного. Видимости никакой. Конечно же, мы не только не летали, но и никуда не выходили без надобности из своего «Хилтона». Только на завтрак, обед, ужин и в нужник. Но и это, надо признать, было настоящей пыткой! Песок, который несла буря, был везде и всюду: в пустых тарелках, в супе, в каше, в постели, на простыне, на подушке, повсюду... Он постоянно скрипел на зубах! Даже каким-то необъяснимым способом он, к удивлению, оказывался у каждого из нас в закрытом футляре зубной щётки. Глаза у всех в это время были красные, как у рака. В такие дни мы отдыхали. Хотя назвать это «отдыхом» у меня язык не поворачивается!

На четвёртый-пятый день с начала бури поздно вечером наступил полный штиль. Захарова вызвало наземное командование оперативной группировки, несмотря на то что было совсем поздно. Ехать туда надо было на машине. Далеко.

Возвратившись и тихонько зайдя в дом, Захаров негромко произнёс: «Завтра план большой. Работы много накопилось. Подъём в 4.30». Все лежали уже в своих кроватях, но, в большинстве своём, многие ещё не спали.

С утра, ещё затемно экипажи потянулись через умывальник в столовую. В полной ночной мгле после скорого завтрака и чая побрели к ожидавшей нас у ворот заставы машине. На аэродром приехали тоже в полной темноте при свете фар. Началась предполётная подготовка бортов. Одновременно, пока крутились винты, и экипажи опробывали двигатели своих вертолётов, всю округу заполнил рёв машин. Это везли к нам на аэродром различные грузы. От количества и разнообразия в огромном столпотворении машин в сопровождении БМП и БТР, выстроившихся в длинную колонну, от их выхлопных газов, заполнивших всю округу, создавалось впечатление, что на территории аэродрома и во всём лянгарском ущелье стало меньше места и воздуха одновременно.

В закрытом вертолёте и так постоянно пахло керосином, на котором мы летали. Здесь же добавилась невыносимая вонь от всех выхлопов работающих двигателей наземных машин. И бензиновых, и дизельных. Дышать в условиях высокогорья, да ещё при таком скоплении с работающими двигателями техники, было нелегко...

Война в Афганистане в это была в самом разгаре. По этой причине, из-за того, что прошло совсем незначительное время с того момента, как высадили на сопредельной территории

наши первые пограничные гарнизоны, были не везде по земле к ним (в те места) пробиты автодороги вдоль горных ущелий. Поэтому все грузы доставлялись только авиацией, то есть нами...

После опробования¹² и выключения движков, весь лётный состав собирался в специально оговорённом и обозначенном месте для постановки и уточнения задачи на полёты. Потом все расходились по своим бортам и в строгой очерёдности, согласно поставленной задачи, разлетались.

Каждый раз, идя на лётном поле на постановку задачи, я думал: «Вот, итит же твою мать, понаехали тут и понавезли всего столько, что нам и за год не перевезти всё это... Не справиться!» Но каким-то чудным образом после третьей-четвёртой нашей ходки за кордон¹³ при помощи расторопной и очень шустрой погрузо-разгрузочной команды солдат, состоящей из спортивного вида ребят, человек восьми-десяти (которые, почему-то, в большинстве своём имели поломанные уши и носы), приехавших с утра машин и навезённого ими груза, наваленного прямо на обочине взлётной полосы, заметно убавлялось.

Вместо ушей, которые были у всех людей вокруг, у этих солдат-грузчиков были, кажется, прилеплены, небрежным образом состряпанные, пельмени. Как будто кто-то специально им уши раздолбил молотком на наковальне. Это была сборная команда борцов и боксёров...

При каждом нашем очередном прилёте и посадке во время дозаправки топливом на аэродроме слышался приглушённый голос Захарова, его краткие команды и распоряжения: «Это сюда!», «Это туда!»

Всегда захаровский борт и вертолёт Шошнева загружались по полной программе, практически до самого верха под потолок и самым неудобным негабаритным, опасным грузом. Порою даже таким, который был запрещён к перевозкам всеми бумагами. Например, бензином в бочках¹⁴. Другие экипажи Захаров всегда жалел, никогда не давал команды брать груза столько, сколько брал сам или «Константиныч» (Шошнев) и уж, тем более, брать на борт запрещённый груз. Когда это делалось у меня на глазах, то есть я всё это видел своими глазами, а не слышал от кого-то (с чьих-то слов), внутри меня начинали как бы одновременно говорить два голоса. Первый ехидно произносил: «Вот дед Тимоха не видит! Сейчас бы устроил свои разборки с шашкой наперевес!..» Второй спокойно и здраво рассуждал: «Ну, что ты? Ведь это же опытейшие лётчики, они всё могут!» Дальнейшие мысли в голове, переплетаясь в клубок, перемешивая всё в кучу, неслись нескончаемым потоком: «Конечно, перегруза нет, скорее всего. Инструкция не нарушена! Но!.. Загрузка — предел! Площадки на той стороне — одно название! Случись какая-то непредвиденная ситуация — не вытянуть! Не сесть и на повторный заход не уйти! Риск — выше крыши! Ради чего? Можно всё завтра или послезавтра вывезти! Не умрут! Никто не умрёт от того, что подождут дня два-три свой груз!» Видя загрузки командирских бортов, я представлял, как будто бы сам заходил на вертолёт на ту или иную площадку с таким грузом, и мне при этом становилось страшно. Мурашки по спине начали прыгать так, что начинало казаться будто бы завелись блохи! Но при всех таких мыслях меня переполняло такое неописуемое чувство восторга и восхищения нашими лётчиками: и Захаровым, и Шошневым, и всеми другими из «старой гвардии», что мне хотелось взлететь, оторваться от земли прямо без вертолёта.

Потом, в конце лётного дня после выполнения всего дневного плана, изрядно уставший, еле-еле ковыляя до машины, которая нас ждала и отвозила на ночлег, я думал: «Вот чёрт

¹² «Опробование» вертолёта — специальный термин в авиации. Обязательный элемент предполётной подготовки. Включает в себя такое общее понятие, как: поочерёдный запуск двигателей, их прогрев до положенной по инструкции температуры, прогон на всех режимах, охлаждение и выключение.

¹³ Здесь имеется в виду — за границу

¹⁴ Бензин в отличии от солярки и керосина очень взрывоопасен. Он сам и его пары могут воспламениться даже от случайного соприкосновения бочек между собой, не говоря уже о том, что могло бы произойти при попадании пули в вертолёт, энергичном взлёте, непредвиденном манёвре или грубой посадке на площадке...

подери! Глаза боятся, а руки делают! Да! Но без Захарова и Шошнева мы бы точно не справились...»

В один из таких суматошных дней, работая транспортниками и перевозя различные грузы, произошло следующее.

Время было уже далеко послеобеденное. Мы в паре с Захаровым на своих вертолётах заходили на посадку в Лянгаре последними. Захаров первый, мы — за ним. Но оставался груз ещё на одну ходку в Сархад — самую близлежащую площадку от Лянгара. Этот груз можно было перевезти всего двумя бортами. От долгого перерыва в приёме пищи после завтрака в животе что-то бурчало и «сосало под ложечкой». От мысли, что перевозка этого последнего груза достанется именно нам и, по-видимому, ведущим полетит сам Захаров, приходило осознание того, что с обедом будет от слова «никак», и мы на сегодня с ним пролетаем навсегда. Аппетит поэтому разыгрывался всё больше и больше. Хотелось не просто есть, а жрать в полном зверином смысле этого слова.

Когда мы сели и зарулили на свою стоянку, видно было, как машина с грузом, предназначенным для перевозки, отделилась и поехала именно к нам (нашему вертолёту). Захаров в это время уже стоял и накручивал рукоятку телефона, установленного на аэродроме возле одной из каменных каптёрок¹⁵. Были в ту пору ещё тогда такие полевые телефоны (как в кино показывают). На корпусе этого чуда связи была ручка, которую надо было крутить по нескольку раз, чтобы ответил военный коммутатор. После ответа надо было назвать позывной того, кто тебе нужен. А далее уже либо была связь, либо её не было...

Мы выключились и вышли из вертолёта. Все лётчики других экипажей были тут же на аэродроме, сгрудившись небольшими кучками вокруг Захарова, и ждали команды на дальнейшие действия. В это мгновение Захаров говорит, обращаясь к Шошневу:

– Костя, слетаешь с ними (показывает при этом рукой на наш экипаж). Развезёте всё оставшееся быстренько. Там ещё груз едет, сейчас сказали по телефону. Сам загрузишься. А меня в штаб группировки что-то вызывают. Все остальные — в машину, и в «Хилтон» на обед! Я поехал тоже».

– Хорошо! Всё сделаем! — Шошнев в ответ.

Время на голодный желудок начало тянуться мучительно долго. Постоянно думалось: «Ну где там груз шошневский? Нас загрузили, а его борт почему нет до сих пор? Что так долго этот груз везут?»

В конце концов груз привезли, они загрузились, и мы в паре с ним полетели. Слетали. Возвращаемся. Здесь перед самой посадкой на Лянгаре слышим по радию: «Вам ещё надо слетать разок, груз отвезти!» Непроизвольно, по-видимому, одновременно и в том, и в нашем вертолёте все члены экипажа выдохнули в эфир: «Ну этиж, твою мать!...» Этой фразой, казалось, был подведён итог — «Обеда для всех нас сегодня не будет!»

Сели. Зарулили. Каждый на свою стоянку. Везут груз, две машины. Одна машина направляется к нашему борту, другая — ко второму, шошневскому.

Вижу: их борт загружают каким-то обмундированием, наш — продовольствием. Под завязку! Жестяные банки — в коробках. И чего там только нет: джем, плавленый сыр, масло сливочное, тушёнка говяжья, и свиная, и ещё другая всякая-всякая всячина... Слюни у меня начинают бежать, как у собаки Павлова на картинке из учебника по зоологии при изучении темы — «Условные и безусловные рефлексy»...

Загрузились. Машина отъезжает. Здесь подбегает штурман с шошневского экипажа к нам, говорит:

–Давайте доставайте всё, что там есть! Тушёнку, сыр! Обедать будем!

¹⁵ Каптёрка — помещение для хранения различного хлама.

Смотрим — следом идут к нашему вертолёту вразвалочку Константинович и его борт-техник.

Я с испугом и удивлением:

– Как же? Вот нам и накладную дали... Там на площадке ж, куда летим, начпрод потом всё проверит... Недостача! Номер борта известен! Кто летал в нём — вычислят! Всё на нас спишут и прицепом ещё что-нибудь припишут! Воры, скажут, лёгчики... Тимоха расстреляет!.. Повесит!.. В порошок сотрёт!..

– Да вы всё на меня валите! — вымолвил подходящий к борту Шошнев, и дальше продолжил:

– Война — войной, а обед — по распорядку! Тимоха! Что мне Тимоха?! У него — своя программа партии с его колокольни, у нас — своя. Без обеда летать не положено и нельзя! У нас каждый обед может быть последним! Зачем упускать такое удовольствие?! Тем более, у нас здесь больше и нет никаких других удовольствий! Поедим, потом слетаем и сделаем всё лучше, чем сделали бы это без обеда! И, если что, вы всё на меня валите! Он мол во всём виноват! Не бойтесь ничего и никого! Всё будет нормально!

Сели кружком в вертолёте внутри грузовой кабины. Открыли тушёнку, сыр, джем — большую двухлитровую банку... Едим все вместе. Я ел, конечно, но при этом почему-то не испытывал никакого удовольствия, давясь и этой тушёнкой, и обилием своей слюны одновременно. Видя красное мясо у себя в банке, я думал, что это оно краснеет вместе со мной от того чувства, что я его (в этой банке) у кого-то украл, и что там, куда всё это мы везём, кто-то останется голодным.

Понятно, используя сейчас слово «воровство» как категорию, объяснить её весьма сложно. В наше время-то! Когда воруют деньги уже не миллионами и мешками, а железнодорожными составами! Но вот тогда за эту, одну банку тушёного мяса, можно было погореть по полной программе. Тогда это считалось настоящим воровством!

Вечером мы всем лётным составом в своём «Хилтоне» пили «боевые 100 граммов» и опять же закусывали этой, оставшейся с нашего обеда тушёнкой. И опять я краснел и весь горел от стыда вместе с этой тушёнкой и плавленым сыром!..

Я долго думал потом и размышлял над этими нашими «поступками проступками» тогда... И постоянно приходил к выводу о том, что Константинович был прав. Ох как прав! Я на его месте, если бы тогда за плечами имел такой же жизненный опыт, какой был у него и у всех его друзей из «Старой гвардии», да и сейчас — со своими знаниями, приобретёнными за период жизни, поступил бы именно также, как он тогда. Потому, что действительно, правда жизни такова, что надо и необходимо заботиться о живущих сейчас и рядом с тобой, а не о тех, кого рядом нет или уже нет, о мёртвых! О них заботиться и что-то делать для этого уже поздно и нет никакой необходимости в этом... Это как в знаменитом кинофильме «А зори здесь тихие»: старшина снимает сапоги с одного из своих убитых бойцов-девушки и отдаёт их живому бойцу, тоже девушке. Насильно заставляет её их одеть и говорит при этом: «Надо, чтобы выжить!» Вот и тогда Константиныч, предполагая, что может случиться, летая мы голодными, взял всю ответственность на себя. Он и такие как он, познавшие уже к тому времени жизнь сполна, особо чувствовали, как никто другой, что, если случится что с нами, тогда бы и груды этого тушёного мяса и сладкого джема никому бы и не нужны были, потому как пропали бы вместе с нами... Думал потом всегда со стыдом я про себя и за то, что считал когда-то, что груз весь можно развести за несколько дней, а не сразу! Потому что узнал — бывало и так, что именно те, кто этот груз сильно ждал, не дожили как раз один-два дня до его получения... так и не дождавшись!..

Можно, конечно, на любой факт истории и жизненной ситуации смотреть по-разному. Я сам несколько раз был свидетелем, когда чёрное воспринималось кем-то белым, а белое — чёрным. И потом эта система взглядов навязывалась силком всем. И уже все в итоге говорили

и думали, что на самом деле белое — это чёрное, а чёрное — это белое! Но вот я вижу и раньше видел всё так, как описал. Не так, как, быть может, видно это из высокого кабинета какого-то партполитработника и особиста. Не шагнувшего вместе с другими по тропам той войны...

Ещё один случай всплыл в памяти.

Вокруг аэродрома в Лянгаре росли повсеместно чрезвычайно колючие заросли дикой облепихи. Мы и наши солдаты (механики и различного рода специалисты) частенько навевались в свободное от службы время в эти непроходимые дебри. Ломали и резали облепиху. Потом варили себе компот из этих ягод. Это было нарушением! Отлучаться куда-либо от аэродрома без надобности, необходимости и без разрешения командования было нельзя.

На дворе стояла достаточно уже прохладная осенняя погода, по утрам были устойчивые заморозки. Вода, бежавшая там повсюду во всяких речках, речушках, канавах и арыках, была и летом-то, в самую жару, невероятно холодная, а в это время — просто ледяная. Кто-то из солдат каким-то образом то ли провалился в яму с водой, то ли упал как-то по неосторожности, пойдя за этой самой облепихой. В общем, пришёл на аэродром весь мокрый. Зуб на зуб не попадает. Погода — не поймёшь: на улице — то ли плюс, то ли минус. Холодно, ветер, зябко, промозгло...

Шошнев быстро даёт нам (экипажу рядом стоявшего вертолётa команду расчехлить вертолёт и — на запуск! А этого солдата быстро — в вертолёт. Запустились. Включили КО (керосиновый обогреватель). Когда он работает, в вертолёте мгновенно тепло становится. Смотрю Константиныч снимает свои сапоги, раздевается дальше. Снимает куртку тёплый верблюжий свитер, ... Солдату этому кричит: «Раздевайся! Всё с себя снимай! До гола! Живо!» Короче, Константин в итоге остался сам в одних сапогах на босу ногу, в одной майке и куртке сверху. А солдату этому всё остальное, что было на нём, с себя снял и отдал: и тёплые верблюжьи носки, и свитер, и ползунки, и комбинезон и пр. Потом распорядился нашему УАЗику подъехать прямо к грузовой двери и сам помог «потерпевшему» перебраться прямо из вертолётa в кабину автомобиля.

Я потом долго про себя, с упреком и укором в свой адрес, думал, что я, к примеру, обо всём этом даже и не догадался бы никогда. Максимум, что мог бы предпринять в своём гипотетически командирском решении, так это отправить этого солдата сразу же в машине на заставу. Ну и что было бы? Пока он ехал на этой машине, его бы мокрого продуло всеми ветрами во все имеющиеся там щели насквозь... Понятно, что со всеми в последующем вытекающими из этого последствиями!

Простое человеческое отношение... А что и сколько оно значит и рассказывает о человеке?!

Как много они (офицеры «старой гвардии») знали и как были мудры!

Вообще, в то время нам всё было нельзя! Буквально всё! Куда не посмотри, что не возьми, всё нельзя! Купаться на речке нельзя, отходить от аэродрома больше расстояния прямой видимости нельзя, за облепихой ходить нельзя, в азартные игры играть нельзя, в любые игры на интерес играть тоже нельзя, водку пить нельзя... Легче составить список, что можно было делать, чем тот, что нельзя. Потому что этот разрешающий что-либо список получился бы совсем пустым. А вот по поводу того, что было нельзя, проводились постоянные, длительные и нудные занятия и инструктажи со стороны командования, политотдела, особого отдела.

Когда с нами рядом был кто-то из «Старой гвардии» с ними можно было всё... И играть в карты, и принимать «боевые 100 грамм», и купаться, и загорать, и ходить за облепихой, и на охоту, рыбалку и т. д., и т. п. При их присутствии всегда было особое чувство уверенности во всём, что всё, что мы бы не делали, закончится хорошо и без происшествий. Они почти всегда, не раздумывая ни секунды, закрывали нас своей грудью. И в прямом и переносном смысле! В простой повседневной жизни — перед вышестоящим командованием, перед политорганами, перед особым отделом, отодвигая нас в сторону, спокойно им говорили: «Да не дери ты глотку!

Не виноват он ни в чём! Это я всё сделал!» А в боевой обстановке, при самых ответственных, трудных и рискованных заданиях и полётах, отстраняя и отпихивая нас рукой, по-отечески нам говорили: «Отойди, сынок! Тебе рано! Ты мало прожил ещё!» И всегда при этом делали шаг вперёд. В общем, были настоящие ГОСПОДА ОФИЦЕРЫ!

Я благодарю судьбу за то, что знал таких людей и проходил совместную службу с ними, старшими товарищами, ставшими впоследствии мне навсегда настоящими боевыми друзьями! Такими, как Константин Шошнев, Николай Шелепанов, Владимир Клюс, Евгений Тибез, Василий Лебедь... И многими-многими другими исключительно порядочными советскими людьми.

Знакомство с афганскими революционерами «первой волны»

В самые первые годы афганской войны (начало 80-х) приходилось возить афганских революционеров так называемой «первой волны». Как ни странно, но среди них были и женщины! Причём, нормально, то есть по-европейски, одетые. Без паранджи, с автоматом АК (автомат Калашникова) в руках или с пистолетом Стечкина в деревянной кобуре наперевес через плечо. Совсем как в наших старых фильмах про Великую Октябрьскую Социалистическую Революцию. «Только кожаных курток не хватает!», — иронически думал я при этом. Но там было жарко и лишь только поэтому, наверное, они были без них.

В 1982 году в Мазари-Шарифе мы опять волею судьбы пересеклись с экипажем Захарова и работали с ним, будучи в командировке «наёмниками» в КСАПО (Краснознамённом Средне-Азиатском пограничном округе). Что тогда поразило однажды и запомнилось на всю жизнь?

Нам совместно несколькими бортами пришлось возить членов НДПА (Народно-Демократическая Партия Афганистана). Среди них была молодая и красивая девушка. Черные, как смола, волосы, большие карие глаза! Ну просто, сказочной красоты, ухоженное лицо. Наверное, на вид ей было не больше 23—25 лет. Она была одета в фирменные джинсы «Levi's» и светлую футболку. На ногах были тоже какие-то фирменные красивые кроссовки. Вся одежда была удивительно чистой, опрятной и как-то своеобразно и не броско, но тоже удивительно скромно и нежно, подчёркивала её коренастую спортивную фигуру.



В Мазари-Шарифе находится известная на весь мир голубая мечеть



Мазари-Шариф сверху

Девушка-мусульманка с открытым без паранджи лицом, в брюках и с автоматом в руках?! Всё это вместе взятое, плюс её неземная красота, меня даже не заворожили, а просто околдовали, и ноги сами двинулись к ней навстречу. Накоротке, буквально перед посадкой в наш вертолёт их группы, в которую она входила, я сказал ей: «Hi friend! What a beautiful your face, eyes, lips! I'm in love with you! What's your name?» (Привет, подруга! Какое прекрасное у тебя лицо, глаза, губы! Я в тебя влюбился с первого взгляда! Как твоё имя?) Вернее, я хотел так сказать, а в моём русском произношении получилось следующее: «Хеллоу, май дия фрэнд! Ё фэйс энд иа, хэя энд липс из вэри бютефул! Ай, лайк ю! Ай кэннот гэт сатэкфекшен виз аут ю!» Не знаю зачем, но потом через мгновение я добавил: «Чи ном до ред?» («Как тебя зовут?» — на таджикском). Моё произношение, выговор слов и формулировка английских фраз, безусловно, показывало моё рабоче-крестьянское, «совковое» происхождение. Это было всё, что я знал по-английски и вспомнил в ту самую минуту из курса средней школы. Оно в мой мозг пришло в одну секунду и спонтанно. Она мгновенно, стрельнув на меня своими прекрасными и глубокими очами, окинув быстрым взором с ног до головы, выдала на чистом английском языке такую большую и длинную фразу, что я, ничего не поняв, наверное, округлив свои глаза, стоял и тупо улыбался. Она заговорила потом по-арабски и, видя, что я — полный профан в языках, тоже заулыбалась, как-то приветливо и по-девичьи, застенчиво и не заносчиво. Несмотря на то, что вот только что, минуту назад, дала всем вблизи и вокруг понять, кто был «кто» («ху из ит») в нашем словесном диалоге. Обворожительная и таинственная незнакомка сама тут же перешла на русский язык, на котором говорила хорошо и быстро, практически без какого-либо акцента. Буквально за три минуты она рассказала мне, что зовут её Гульлашта, и она, оказывается, уже 10 лет, как — член НДПА, что училась в колледже в Великобритании, там же закончила университет. Я про себя подумал в тот момент: «Прямо как в кино «Белое солнце пустыни» — Гульчатай!» Она, между тем, продолжала: «Для тебя можно просто — Гуля!»

Я знал, что «гуль» в переводе — «цветок»! И сейчас был передо мной действительно настоящий, необыкновенный волшебной красоты цветок!

Далее она очень коротко, быстро выговаривая целые предложения, рассказала, что была неоднократно у нас в Союзе. В Москве, в Ташкенте, в Самарканде, в Бухаре. Что у нас хорошо, что у нас не стреляют. Что женщины у нас свободные, и никто их не обижает и не угнетает! Что у нас – прекрасные и справедливые законы! И что она взяла в руки оружие потому, что хочет сделать, чтобы у них в Афганистане было так же, как и у нас. Что она – революционерка! Фразу: «Я – революционерка!» она произнесла с особой гордостью и интонацией.

Мы летели из Мазари-Шарифа в Таликан¹⁶, и я думал о том, что если в Афганистане взяли в руки оружие такие красивые и умные девушки, то значит действительно революция у них победит! И пусть у нас или где-то там «за бугром» кто-то говорит, что это есть не что иное, как «экспорт революции» или что-то там ещё! Мне было тогда всё равно, экспорт это или не экспорт! Я, конечно, и так был уверен в том, что наша страна, наше правительство, что бы и кто бы ни говорил, делает всё правильно! Но после того, как увидел Гульлашту, я в своей вере и правоте, что всё делается вокруг правильно, укрепился ещё больше! Я действительно и бесспорно был убеждён в том, что всё, что делается в политике внутри СССР и вокруг, делается правильно, и что социализм и интернационализм с их убеждениями, взглядами, принципами есть единственно правильные пути! И мне действительно очень хотелось, чтобы никто не угнетал женщин, особенно таких красивых, как эта девушка, которую я только что встретил. И чтобы не было ни богатых, ни бедных, чтобы не было никаких границ, чтобы все были равны перед законом, чтобы не было никаких национальностей, или хотя бы чтобы люди не делились в своей несправедливости по национальному признаку!.. Чтобы были смешанные браки между мужчиной и женщиной, вне зависимости от национальности и вероисповедания. Всё, как было тогда и в то время у нас! Я был тогда насквозь пропитан духом интернационализма и коммунизма, был до мозга костей интернационалистом!

Я был молод ещё и холост в то время. И я, правда, думал, что за такую девушку, как Гульлашта, ни одному мужчине не страшно и совсем не жалко будет отдать свою жизнь! В том числе я так же думал и про себя! Если бы понадобилось, я бы, кажется, ни секунду не раздумывая, это сделал! Ещё я думал о том, что, судя по её манерам, поведению и знанию в совершенстве нескольких языков, по-видимому, она была из богатой и очень цивилизованной семьи, потому что обучать афганских детей за границей могут только очень богатые люди. Что же ей не хватало, если она взялась за оружие?!»

С Гульлаштой (Гулей) в той своей командировке я виделся на «той стороне» ещё один раз. Буквально несколько секунд! Из-за нехватки времени, вечной суеты и из-за жизненной необходимости всё делать быстро, мы, увидев и узнав друг друга, только издали помахали друг другу рукой... Все последующие годы войны я не встречал не только её, но и других афганских женщин с открытым лицом и с оружием в руках.

¹⁶ На некоторых картах город Таликан обозначен и пишется через букву «и» после буквы «л», а на некоторых – как Талукан, через букву «у». Но это – один и тот населённый пункт.



Без слов...

Это фото (стр. 83) я совершенно случайно встретил на страницах интернета. Но... Эта девушка удивительно похожа на Гульлашту... Только цвет глаз другой. У Гульлашты были тёмные, можно сказать, абсолютно чёрные глаза...

Этот взгляд?! Сколько в нём мольбы и надежды...?! Надежды именно на того, на кого и к кому обращён этот изумительный взор...

В нашей периодической пропагандистской печати ходили слухи, что со всеми коммунистами, членами НДПА «первой волны», без исключения, безжалостно и кровожадно расправился Амин¹⁷.

¹⁷ Хафизулла Амин (1 августа 1929 – 27 декабря 1979) – афганский государственный, политический и партийный деятель, член Политбюро ЦК НДПА, министр иностранных дел (1978—1979), министр обороны, премьер-министр...



г. Московский 1982 год, Владимир Циканов и Виктор Ерёмин
На подвесках вертолѐта наглядно видно всё, чем и как мы там работали



г. Московский 1982 год

Слева направо

Александр Борисов, Владимир Циканов, Председатель НДПА одной из северных провинций ДРА (имени, к сожалению, не помню), Виктор Алексанин

По прилѐту в аэропорт Московский, до приезда за нашим афганским пассажиром скорой помощи, мы всем экипажем сфотографировались с нашим пассажиром на фоне стоявших

там же на аэродроме пограничных вертолётов Ми-8 и Ми-24, на котором летал тогда мой однокашник по училищу Виктор Ерёмин. Он сразу после окончания училища тоже по распределению попал в Пограничные войска, вернее в Авиацию ПВ и был направлен для прохождения службы в г. Душанбе, в авиационный полк, базирующийся там. Он также как мы все, авиаторы Краснознамённого Восточного пограничного округа, прошагал по этой «необъявленной» войне от самого её начала до конца. Но там у них на равнине бои, постоянные стычки со стрельбой, ранеными и убитыми были почти каждый день! У нас же в горах это было не часто...

С Виктором Ерёминым мы были в нашем Сызранском училище в одной роте. Это был рослый (за 190 см роста), завидной не дюжей силы, хорошо сложенный, большой (под 100 кг) красивый молодой человек. Он являлся абсолютным рекордсменом всего нашего лётного училища по поднятию разных тяжестей. Когда-то мы вместе с ним в борцовском зале нашего Сызранского УЛО (учебно-лётного отдела) много пота пролили, тренируясь на матах, которые надо было стелить перед тренировкой каждый раз, чтобы соорудить импровизированный борцовский ковёр. А в конце каждой тренировки эти маты необходимо было убирать в определённое, предназначенное для их хранения место. Выступали вместе с ним на соревнованиях и за нашу роту, батальон и за весь курс.

С этим афганцем, районным главой НДПА, мы на память обменялись наручными часами. У меня были, как я считал, стильные часы в «золочёном» корпусе, назывались «Заря», советские. А афганец подарил мне часы японского производства «Ориент». Тут же, одев себе на руку приобретённые вновь вещи, каждый из нас был очень доволен.

Когда за нашим пассажиром пришла машина, и его увезли, я снял эти часы и пошёл мыть руки керосином, чтобы их продезинфицировать. Нам говорили доктора, что «желтуха» (гепатит) — очень опасное и заразное заболевание, что надо обязательно беречься и соблюдать правила личной гигиены. Поэтому, чтобы уберечься, мы мыли руки авиационным керосином. Идти куда-то с аэродрома и искать ручкой, чтобы помыться водой, было далеко и некогда. Намочив в авиационном керосине тряпку, я также протёр и эти, подаренные мне афганским коммунистом часы вместе с металлическим браслетом, с которым они были. Ну, «на всякий случай»! Чтобы не заболеть! И оставил их в вертолёте, на правом кресле лётчика-штурмана. Чтобы высохли и проветрились от запаха керосина. Сам куда-то ушёл, не помню, куда и зачем. Вернувшись к вертолёту, наблюдаю следующую картину: сидит в грузовой кабине наш бортовой техник Саня Борисов. Рядом с ним на сиденье стоят две бутылки «русской» водки и лежат рядом мои часы. Он мне говорит: «Ты не ругайся только! Смотри, какие мы богатые! Это я за „твой“ часы выиграл». Удивлённый, спрашиваю его: «Как это ты интересно выиграл?» Он отвечает: «А я поспорил, что если это чудо японской техники и производства в чайнике сварить, то с ними ничего не будет. Вот и сварили! Вон там, на аэродроме лётчики себе чай варят. Пять минут варили, а они всё идут...?»

Я посмотрел на часы, они действительно шли. Поэтому не обиделся, но рисковать в следующий раз и «заработать» водку таким способом мне не хотелось. Было жалко эти часы, и я ему в такой просьбе отказывал. Хотя он просил, говоря при этом: «Ну, что ты? Лучше же, ведь продезинфицируются!» Я только потом, уже в Душанбе, согласился один раз на такой же эксперимент, когда с водкой действительно что-то приспичило. И думал при этом: «Интересно, кто при таком „заработке“ водки выглядит варваром больше? Мы, у которых на носу — 1982 год, или афганцы, которые живут в 1300... там каком-то году по своему календарю?» Мы на самом деле многое не видели и многого не знали!.. Поэтому были из-за своих таких «незнаний» иногда похожи на детей в своих экспериментах такого рода.

Другие встречи в Афганистане с друзьями и знакомыми

В начале восьмидесятых на этой войне, именно в тех местах, часто приходилось встречать знакомые лица. Особенно из родного Уч-Арала. В частности, из учаральского погранотряда.

Многих офицеров и прапорщиков из отряда я знал не только в лицо, но и дружил с ними. В Уч-Арале, поначалу пока в нашей эскадрилье не построили всё своё, клуб, баню, стадион, спортзал, спортгородок, бильярд, магазин, библиотеку и жилой городок – всё это было отрядовское, но всё было общее. Поэтому многих из военнослужащих и членов их семей (жён и детей) пограничного отряда мы, лётчики, знали очень хорошо.

Мои пути в Афганистане и на площадках «Лянгар» и «Калай-Хумб», расположенных на нашей территории, в те времена частенько пересекались с учаральскими десантниками — майором Иваном Барсуковым, ставшим впоследствии Героем Советского Союза, и прапорщиком Николаем Сухогузовым. Первого я знал потому, что частенько приходилось с ним встречаться в пограничном отряде, когда ходил туда в клуб, библиотеку или в спортзал на тренировку. Надо сказать, что Барсуков был завсегдатай в отрядовском клубе в 1980 году. Мы не играли, а правильнее сказать – очень эмоционально и азартно «резались» с ним в бильярд, стоявший там. Несмотря на то, что Иван Петрович был старше меня и по возрасту, и по званию, вёл он себя и держался в то время по отношению ко мне как с равным. Не знаю, но, может быть поэтому, восприятие самого этого факта заставляло меня относиться к нему уже тогда с особым каким-то проникающим чувством уважения, доверия, называть его и обращаться к нему по-простому: «Петрович!»

Это было ещё в мирные для всех нас времена, до общего нашего участия во всей этой афганской войне...

А с Колей Сухогузовым, мы вообще были хорошими друзьями. Вместе тренировались, занимаясь борьбой, и даже в конце 1979 года и в 1980 году вместе ездили на соревнования. Выступали за Уч-Арал, учаральский погранотряд и учаральскую авиаэскадрилью по самбо. Коля Сухогузов был Мастером спорта СССР по этому виду спорта, Чемпионом Восточного пограничного округа и многих других престижных и больших турниров. В Уч-Арале мы дружили семьями.



Николай Сухогузов



Владимир Циканов и Николай Сухогузов

Десантников мы частенько высаживали на различных площадках на той стороне. Потом, через какой-то промежуток времени, привозили (забирали с тех площадок, куда высаживали) обратно на нашу территорию. В основном, в Калай-Хумб на передышку, так сказать. Помыться в бане, постирать бельё, побриться и пр. Когда они, наша десантура, сидели на той стороне, мы завозили им продовольствие, боеприпасы и т. д.

Помнится, им возили такие большие мешки из плотной в два слоя коричневой бумаги. Несмотря на то, что эта бумага, казалось бы, была плотной и крепкой, эти мешки всё равно рвались. Так мы узнали, что в этих мешках были сухари. Эти сухари, по-видимому, были отходами со всего советского общепита. Потому что там, в этих мешках, не было одинаковых стандартных сухарей. Все они были разные, по-разному нарезанные, совсем от разных хлебобулочных изделий. Кто-то видать решил у нас в Союзе: «Зачем добру пропадать? То, что не съедается и не поедается до конца в столовых, будем сушить и отправлять в Афганистан». Так, наверное, на том и порешили.

Лётному составу почему-то таких сухарей не давали. Наверное, думали, что нельзя лётчиков отходами кормить, а десантуре — «И так сойдёт, им не привыкать».

Но скажу, какими же вкусными эти сухари были. Мне казалось в то время, что вкуснее я ничего и никогда не ел. В этих мешках попадались сладкие сушёные булочки, и с повидлом, и с разного рода сладкой ванильной обсыпкой. Как-то раз мы сказали об этих десантных вкусных сухарях Захарову. С тех пор в нашем «Хилтоне» у лётчиков сухари не переводись до самого окончания войны в Афганистане. Вечером, да и не только, все, причмокивая, пили чай с этим «деликатесом». Правда, уже потом, когда мы базировались на Гульхане, эти сухари не меньше нас полюбили крысы, которых там было великое множество. Мы подвешивали

вали мешки с сухарями к потолку своих землянок, но те страшные и большие, как кошки, твари всё же как-то ухитрились допрыгивать.

В общем, за то, что я раньше подбирал у наших учаральских десантников из разорвавшихся и рассыпавшихся мешков предназначенные им сухари и, чувствуя за собой вину в том, что от этого никак не улучшается их и без того тяжёлая доля, у меня в заначке для них всегда была припасена бутылка водки и пара банок сгущёнки. Сгущёнка (сгущённое молоко) в то время была дефицитом и продавалась только у нас в военторге, да и то не всегда. Водка не была дефицитом, но тоже именно там, в Афгане, была не доступна. При встрече с нашими ребятами я всегда им вручал эти презенты. Но водке ребята радовались почему-то больше...

Сейчас точно не помню где это было. То ли в Калай-Хумбе, то ли в Шуробаде была какая-то операция. Мы, лётный состав, жили в палатках, кровати стояли в два яруса. Было холодно, особенно по ночам. В палатках стояли печки «буржуйки». Отапливались они углём. Из солдат назначались специальные истопники, которые этим занимались.

Вот там-то я в очередной раз встретился с Колей Сухогузовым и ещё с одним знакомым мне борцом, тоже Мастером спорта СССР по самбо. Фамилию его, к сожалению, забыл. Он был казах по национальности, звали его Ермек. Я ещё подумал тогда: «Как, наверное, командиру ДШМГ (десантно-штурмовая манёвренная группа) Ивану Барсукову и другим командирам с такими ребятами, как эти, хорошо, надёжно и просто».

С Ермеком мы познакомились на соревнованиях в Алма-Ате или в конце 1979 года или в 1980 году. Точно не помню. В тот период проведения соревнований мы с ним вместе жили в одной общаге, а наши кровати стояли рядом. Он закончил Алма-Атинское пограничное училище и в то время, как и я, был лейтенантом. Много и часто мы беседовали с ним на тему авиации. Ермек был очень любознательным, постоянно мне задавал кучу профессиональных вопросов: «Как летает вертолёт? Где в нём, что и как устроено?» Беседовать с ним всегда было приятно и интересно. Мы с ним боролись на соревнованиях в одной весовой категории. В Союзе на ковре мы были соперниками, а здесь встретились и обнимались как родные братья.

Ребята-десантники были очень уставшими. Мы только что всех их вывезли «из-за черты». Но Ермек выглядел уж очень-очень уставшим. По сравнению со всеми — самым уставшим и каким-то понурым и угнетённым. Я спросил его: «Что, тяжело, устал?» Он ответил: «Да не очень. Можно сказать, физически совсем не устал, только морально тяжело, просто нет сил». Уточнил: «Что такое?» И тут же услышал следующее: «Володя! Ты понимаешь, вы сверху летаете и не видите всего, что там внизу творится. Вы вчера вечером наносили РБУ (ракетно-бомбовый удар) по кишлаку. А мы этот кишлак сегодня с самого раннего утра и рассвета прочёсывали. В одном доме, где я был — дикий детский крик и плач. Захожу и вижу: девочка лет шести-семи стоит... Вместо руки у неё — культя кровоточащая. Орёт! Даже не орёт! Визжит и воеет, как пожарная сирена... Рядом женщина лежит мёртвая... Мать, наверное. Без головы... Подле неё двое пацанов валяются... Мёртвые...» Здесь Ермек сделал длительную паузу. Было видно, что все произносимые им слова словно выдавливаются из него с огромным трудом. Сделав большой вдох и сглотнув вместе со слюной как будто бы застрявший где-то глубоко в гортани какой-то ком, он продолжал тихим и дрожащим голосом: «Она беременная была...» Он рассказывал это, и слёзы катились из его глаз...

Ермек продолжал: «Я всю свою аптечку на неё истратил, руку ей всё перебинтовывал, укол поставил... Знаешь, я же, вроде как, мусульманин... Они же тоже — мусульмане. Хотя ни в кого и ни во что не верю... Но поверишь, здесь!..»

Да! Это была, к сожалению, не просто детская игра в войну...

Я проводил Ермека до их палатки. Мы пожали друг другу руки, обнялись... Я предложил ему свою аптечку, думая в этот момент, что она действительно нужнее ему во сто крат, чем мне. Но он отказался...

Эту ночь мне не спалось. Всё крутилось в голове: «Нас не спрашивают! Нас душат! Козыри – буби, господа офицеры!»

Много всего и всякого передумал в ту ночь... «Какая разница?», — думал я, — «Мусульмане – не мусульмане. Они же — люди...», а ком стоял в горле после его рассказа, наверное, дня три, если не больше. Мне и сейчас, спустя более тридцати лет, когда пишу эти строки и вспоминаю всё это, слёзы тоже застилают глаза...

Чем больше я летал и находился в Афганистане, тем всё больше и больше постигал и понимал правильность объективной реальности и необходимости их мусульманских законов и обычаев. Почему у них девочкам можно выходить замуж в 12 лет? Это считается нормальным явлением. А у нас – варварство. В наших понятиях: организм женщины ещё не сформировался в этом возрасте, отбирают у ребёнка детство и т. д. и т. п. Да всё, оказывается, очень просто объясняется самой природой и их афганским существованием в этом мире. Там — всё время война. Война всю жизнь. Кто сильнее, тот и прав. Пришёл сильный, — он и — господин. Она, эта девочка, просто может не дожить до этого самого детородного, в нашем понимании, возраста. Не успеет даже до 16, не говоря уже до 18-ти летнего возраста дожить. А детство? Что детство? Это понятие и представление о нём на шкале временного пространства у них тоже другое. Отличающееся от нашего. Ох, сколько мы перевозили тогда беженцев?! Женщин. Детей. Они шли и бежали от этой войны не десятками, а сотнями и тысячами...

А закон Корана о том, что в случае развода супругов совместные дети остаются всегда с мужчиной, а не с женщиной, как у нас. Он (этот Закон) просто обязывает и заставляет мужчину любить и оберегать всех своих детей, отвечать за них своей жизнью, а тем самым, пусть косвенно, но любить и оберегать свою жену. Поэтому бракоразводные процессы там вообще исключены, либо очень редки. И то, как исключение из правил. А у нас? Если разошлись супруги, то на хрупкие женские плечи взваливается обязанность по воспитанию, содержанию и т. д. своих и общих одновременно с тем мужчиной, с которым разошлась, детей. Сами существующие законы и понимание их может устранить мужчину от ответственности за своих детей и вместе с тем от ответственности за ту женщину, которая родила ему их. А алименты? Что алименты? Их можно не платить, и мужчине, по большому счёту, за это ничего не будет. Это правильно? Это нормально! По-европейски зато.

Успокаивало тогда и успокаивает сейчас одно. Это то, что Захаров никогда не ставил задачи наносить РБУ по площадным целям. Если ставилась задача по уничтожению кого-то или чего-то, то конкретно указывалась цель: такой-то дом, слева-справа, ориентиры и т. д. В этом была огромная заслуга разведчиков и его (Захарова) личная работа в купе с ними.

Но носимое вертолётном Ми-8 оружие — есть, всё-таки, оружие уничтожения и, в большей степени, целей площадного, объёмного характера... НУРС (неуправляемые реактивные снаряды) никогда не попадают в одну точку. И чем с большего расстояния ты стреляешь ими, тем больше радиус рассеивания там, куда они (эти снаряды) ложатся (падают). Бомбы тоже имеют свой радиус рассеивания и отклонения от цели.



До боли в сердце знакомые места...

Да, был у нас такой прецедент, когда лётчик-штурман наотрез отказался бомбить какой-то кишлак. Просто встал на постановке задачи и сказал: «Я не буду!»¹⁸ Это был Саня Варламов. Хороший, очень добрый, смелый и справедливый парень. Это был поступок, с моей стороны и в моём понимании, заслуживающий уважения. Его тогда, как мне помнится, много таскали по возвращению и домой в Уч-Арал по всяким инстанциям, и к замполиту, и к особисту, и т. д. Многие лётчики шутили при этом, называя Варламова сектантом. Да, он отличался других своими взглядами и убеждениями. Но, всё-таки, он был классным воином. Гонения на него и всяческого рода, проводимые командованием разговоры с ним, душещипательные и душераздирающее его беседы прекратились с приходом к нам в часть Захарова.

Вообще, невыполнение приказа вышестоящего командира или начальника в Армии (и у нас в частности) очень строго наказывалось, каралось. А тут война... Вспомнился один случай, когда бортовой техник из нашей части, Мишка Белошапко, отказался лететь в Афганистан, мотивируя это бытовой неустроенностью. «Зима на носу, а у меня в квартире — лёд, не отапливается. Жена беременная», — заявил он командованию. Тогда, что называется в три секунды, собрали комсомольское собрание, исключили его из комсомола и почти вмиг уволили с формулировкой: — «Не достоин чести носить высокое звание офицера». Вот такие у нас были порядки. Такие «по собственному желанию» командировки для «выполнения интернационального долга»!

Вопрос по Сане Варламову раз и навсегда снял и закрыл Захаров. И Саню никто больше никогда не прессовал и никогда больше никто об этом не вспоминал. Были такие перегибы до прихода Захарова. Но это, так сказать, были исключения. Отклонения! «Рассеивания в радиусе прямой до достижения цели». Жизнь шла, все задачи, поставленные перед эскадрильей, выполнялись... Хотя, если честно, мне и тогда, и сейчас так кажется, что вопрос-то, который поднимал тогда Мишка Белошапко, был плёвый и по существу. Захаров бы его тоже тогда решил в три секунды. Вместо разведения всей этой шумихи...

Где-то в начале или середине сентября 1983 года мы забирали командира ДШМГ Барсукова Ивана с одной из площадок на «той стороне». Затем через Калай-Хумб везли на Лянгар.

¹⁸ — Прицеливание и сброс бомб на вертолёт Ми-8 осуществляет лётчик-штурман.

Все уже повсюду и мы, в том числе, знали о вышедшем Указе Верховного Совета СССР о присвоении ему высокого звания Героя СССР. Иван Петрович тоже знал. Наверное, по радиостанции ему сообщили на «ту сторону» об этом.

В вертолёт его, как почётного гостя, усадили на место бортового техника. Посередине. Бортовой техник в это время стоял сзади него. Что запомнилось, тогда? Так это его необычная скромность несмотря на то, что он уже был Героем! При встречах с ним он с каждым из нас, лётчиков-учаральцев, приветливо здоровался и даже обнимался, не притворно, а по-братски и вне зависимости от возраста, званий, чинов и регалий.

По пути в Лянгар на ходу коротко обменивались общими фразами. Говорили про Уч-Арал, общих знакомых, о рыбалке, охоте и, конечно, о женщинах («бабах»).



Герой Советского Союза И. П. Барсуков

(На фото он – в форме офицера Советской Армии, что тоже говорит, или должно говорить о том, что «Пограничные войска никогда в Афганистане не были и ни в каких боевых действиях там не участвовали...»)

Через какой-то совсем короткий промежуток времени, дня через дватри, он улетал с Лянгара на Мургаб и далее домой в Уч-Арал с очередным заменяющимся нашим экипажем. Если мне память не изменяет, с Павлом Ивановичем Пономарёвым (одним из командиров звеньев нашей учаральской авиаэскадрильи) и Саней Правдиным, который летал тогда у него штурманом. Они потом рассказывали, как И. П. Барсуков был сконфужен торжественной встречей его

с оркестром и другими всяческими атрибутами на плацу пограничного отряда. Тихо матерился и говорил: «...такую-то мать! Спрятаться бы куда-нибудь...!»

Всё это лишь лишний раз подчёркивало необычайную скромность и простоту в общении со всеми и каждым в отдельности Ивана Барсукова.¹⁹

Мы, все лётчики и в особенности лётчики-учаральцы, были очень рады и гордились тем фактом, что именно у нас в Уч-Арале теперь есть свой Герой всего Советского Союза! Но вместе с этой гордостью и радостью за нашего десантника, И. П. Барсукова, мы все с нетерпением ждали присвоения такого же высокого звания и поистине уже тогда заслуживающему, как никто другой, нашему непосредственному командиру на всех точках наших оперативных командировок, лётчику, как и все мы, В. Г. Захарову. Именно в то же время, почти одновременно с И. П. Барсуковым, наш командир (и мы об этом все знали) представлялся к званию Героя Советского Союза в первый раз. За смелость, храбрость, неоднократную помощь десанникам в трудных, критических и порой, казалось, уже безнадежных и безвыходных для них ситуациях. За умелое и грамотное руководство экипажами при десантировании войск и грузов, своевременную и эффективную огневую поддержку десанта с воздуха, за эвакуацию раненых и больных в условиях невозможных, согласно всяческим инструкциям и наставлениям для производства полётов, с огромным при этом риском для своей собственной жизни. За принятие неординарных решений в чрезвычайную минуту и в, кажущейся при этом для всех безвыходной ситуации. За точное нанесение РБУ с уничтожением противника и его оружия. Всё это было у нас на глазах. Всё это мы видели и прочувствовали на собственной шкуре. Поэтому каждый из нас, кто летал в то время с Григоричем, даже и не сомневался в том, что он будет Героем Советского Союза. Что Указ о его награждении обязательно подпишут... Не могут не подписать! Но, увы!.. Тогда всё прошло тихо и мирно. Со временем то, что лежат где-то наградные листы о его представлении к награде, также тихо и мирно забылось...

С Иваном Барсуковым мы, когда прощались тогда на Лянгаре, даже и подумать не могли, что видели его в последний раз. Его быстренько куда-то перевели в Москву, потом он поступил по слухам в академию, потом ещё куда-то перевели... Короче, больше никто и никогда из нас учаральцев его не видел. Понятно: Героев надо беречь. Ими нельзя разбрасываться. Их мало! И это правильно!

Так было со всеми Героями. Их прятали. Так было и с первым Героем в истории нашей пограничной авиации командиром полка Ф. С. Шагалеевым. После присвоения ему звания Героя Советского Союза его быстренько перевели в Москву, в академию, ... и т. д. Так стало и с И. П. Барсуковым. Их прятали...

Через какое-то время или в конце 1983 года, или в начале 1984, Захарова представили к званию Героя во второй раз. Всё за то же самое, если перечислять. Но уже совсем по другим новым эпизодам этой войны. Про те старые уже все забыли. И сам Захаров тоже. Долго все мы лётчики переживали за него и вместе с ним ждали, что в этот раз звёзды над головой командира сделают другой расклад в его судьбе. Будут, наконец-то, «Козыри – буби, господа офицеры!» в его «колоде» ... Но, увы...!

В этот раз награда его нашла. Это была высшая награда в то время у нас в стране – орден Ленина! Но без вручения медали «Золотая Звезда Героя».

Не знаю, но как-то нам всем было неловко и обидно за командира. Но, «Нас не спрашивают! Нас душат...!» А сам Григорич был очень рад и продолжал с ещё большим рвением летать и работать. Все его, ещё более смелые и грандиозные подвиги, в прямом смысле этого слова, самые рискованные, просто фантастические и сногшибательные для всех, кто находился

¹⁹ — По Уставу Вооружённых сил СССР было положено, в случае прибытия в любую из воинских частей лиц, являющихся Героями Советского Союза, встречать их на торжественном построении всей части, с оркестром и обязательном представлении командира этой части, прибывшим к ним, этим лицам, вне зависимости от причин и целей их прибытия.

рядом и видел всё вокруг, все операции, чрезвычайные ситуации и опаснейшие жизненные моменты были ещё впереди...

Тогда уже, после этого момента признания заслуг Григорича Героем с вручением ему ордена Ленина, без вручения «Золотой Медали» Героя Советского Союза, все, и я, в том числе, поняли, что как бы сама судьба противится официальному присвоению ему этого звания. Он нужен был здесь. Именно там и в том месте, и в то время, где он находился тогда. Он нужен был, необходим и просто не заменим. Нужен для решения всех вопросов таким образом, чтобы все мы, его подчинённые, и много-много других лётчиков и пограничников оставались тогда живыми.

А если бы присвоили ему это высокое Звание, тогда его бы просто спрятали, вынуждены были бы это сделать. перевели бы его тоже в Москву, «поступили» бы его в академию и т. д.

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «Литрес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на Литрес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.