

**НЕОБЪЯВЛЕННЫЕ  
ВОЙНЫ**



МИХАИЛ ЖИРОХОВ

---

**ПОГРАНИЧНАЯ  
АВИАЦИЯ  
В АФГАНСКОЙ ВОЙНЕ**



УДК 355.469  
ББК 67.401.212  
Ж 73

**Жирохов, Михаил Александрович.**

**Ж 73** Пограничная авиация в Афганской войне / Михаил Жирохов. — Москва : Яуза : Эксмо, 2015. — 224 с. — (Необъявленные войны).

ISBN 978-5-699-81290-5

Впервые в исторической литературе! Всё о боевом применении авиации Погранвойск КГБ СССР в Афганской войне. Летчики в зеленых погонах против душманов.

Впрочем, активное участие пограничников в боевых действиях было настолько засекречено, что перед отправкой в Афган им приходилось не только снимать зеленые фуражки и погоны, но даже сдавать все документы и письма.

Их сводные боевые отряды и мотоманевренные группы, действовавшие на афганской территории на глубину до 100 км, прикрыли самые уязвимые направления и создали сплошную зону безопасности вдоль всей границы. И первый же СБО, заброшенный «за речку» в начале января 1980 года, был десантирован с вертолетов. В дальнейшем авиация погранвойск плотно контролировала эту зону, вела воздушную разведку, поддерживала рейдовые и засадные операции наземных групп, наносила бомбо-штурмовые удары по выявленным скоплениям «духов», участвовала в ликвидации Мармольского укрепрайона боевиков. Летать приходилось зачастую на предельно малой высоте, в сложнейших метеорологических и климатических условиях...

Эта книга впервые восстанавливает полную картину боевых операций пограничной авиации в Афганистане, основываясь как на архивных документах, так и на свидетельствах участников боевых действий.

**УДК 355.469  
ББК 67.401.212**

ISBN 978-5-699-81290-5

© Жирохов М., 2015  
© ООО «Издательство «Яуза», 2015  
© ООО «Издательство «Эксмо», 2015

## Введение

Пограничники. Их участие в Афганской войне в советское время было особым секретом. Для кого? Да в основном для своих соотечественников. Ведь с начала 80-х в Мармоле, в Меймене, в Шар-Гари, Дарбанде, Мазари-Шарифе главари моджахедов за голову пограничника были готовы платить много больше, чем за «обыкновенного» воина-шурави. А платили, потому что очень боялись — ведь пограничники были на тот момент наиболее подготовленными подразделениями советских вооруженных сил. Спецподразделения погранвойск порой творили в Афгане такое, о чем до сих пор не пришел еще час рассказывать. Тут вовсе не о жестокости речь, ее-то как раз в пограничных войсках был тот минимум, без которого невозможна любая война. Но есть действительно практические секреты: организация конкретных засад, подбор агентуры в афганской среде, другие профессиональные «штучки».

Они, как правило, не шли в соседний Афган глубже ста километров. Но и в этой зоне дел и крови хватало. Хорошо подготовленные к антипартизанской войне «зеленые фуражки» освобождали заложников-строителей близ Мазари-Шарифа, штурмовали Мармольский укрепрайон моджахедов и провели еще сотни других операций — как самостоятельно,

так и вместе с афганскими союзниками и частями 40-й армии. В боях на территории Афганистана погибло 515, ранено и контужено около трех тысяч наших пограничников. Именно они, пограничники, последними уходили «с Востока», до конца прикрывая колонны сороковой армии генерала Громова.

Еще менее известной для широкой публики стало участие авиации пограничных войск. Хотя те же вертолетчики достаточно активно контролировали приграничные районы, а летчики обеспечили бесперебойное снабжение всей пограничной группировки, внося свой весомый вклад в боевые действия.

Афганско-советская граница всегда была источником напряженности в Средней Азии. Начиная с 20-х годов там практически не утихала эпопея, которая в советской историографии получила название «борьба с басмачеством». Да и в последующее время там было неспокойно. Однако обострение оперативной обстановки в приграничных районах началось после апрельской революции 1979 года, когда на территории афганского горного Бадахшана, который граничил непосредственно с СССР, начали активно действовать бандгруппы так называемых моджахедов («борцов за веру»). Однако настоящая война началась после ввода ограниченного контингента советских войск в Афганистан — действия душманов стали носить все более агрессивный характер, создавая угрозу безопасности СССР на участках границы, которые охраняли Московский и Хорогский погранотряды.

В этих условиях единственно правильным решением была фактическая передача афганских приграничных территорий под контроль советских пограничников. А основным средством наведения поряд-

ка стали внештатные подразделения пограничных войск КГБ СССР — сначала Краснознаменного Среднеазиатского пограничного округа (КСАПО), а затем и Краснознаменного Восточного пограничного округа (КВПО), забрасываемые на сопредельную территорию. Такие подразделения, численностью от 70 до 200 человек, назывались сводными боевыми отрядами (СБО). Эти ударные подразделения формировались на базе местных погранотрядов и возглавлялись, как правило, начальником отряда или его начальником штаба. В состав СБО отбирали пограничников, прослуживших не менее года и хорошо зарекомендовавших себя. Учитывая определенную секретность предстоящих спецопераций, незадолго до начала боевых действий поступала команда сдать все документы и письма, а также снять зеленые фуражки и погоны, указывающие принадлежность к пограничным войскам КГБ СССР. Так для пограничников начиналась Афганская война...

## **СОВЕТСКАЯ ПОГРАНИЧНАЯ АВИАЦИЯ В СРЕДНЕЙ АЗИИ ДО 1979 ГОДА**

История охраны границы Советского государства ведет свое начало с 28 мая 1918 года, когда В. И. Ленин подписал декрет Совета Народных Комиссаров об учреждении пограничной охраны РСФСР.

Согласно этому документу, пограничным войскам вменялось в обязанность пресекать контрабанду и нарушение границ, защищать территориальные воды, осуществлять надзор на пограничных реках за соблюдением правил международного судоходства, защищать население приграничных районов от нападения банд. Непосредственное руководство новой силовой структурой возлагалось на Главное управление пограничной охраны. На тот момент ни о какой авиации, понятное дело, речи не шло. Впервые вопрос о создании авиации пограничных войск был поднят Ф. Э. Держинским в 1923 году, когда по его инициативе в пограничные части в Средней Азии было направлено несколько самолетов. Тогда же для подготовки летного состава был произведен отбор 40 слушателей Высшей пограничной школы.

Но фактически структурно пограничные авиационные части были оформлены лишь в начале 30-х годов, а до этого для поддержки пограничников



привлекались авиационные подразделения Красной Армии.

При этом наиболее активно советским пограничникам пришлось действовать в Средней Азии. Дело в том, что практически сразу после установления советской власти в этом регионе там стихийно возникли отряды повстанцев, которых вскоре стали именовать басмачами. Руководили ими бывшие ханы и баи, а основу отрядов составляли люди, недовольные революционными изменениями, а также обыкновенные бандиты, которых на окраинах Российской империи всегда хватало. При этом нельзя не отметить, что советская власть тоже допустила целый ряд ошибок в ходе своей деятельности в Средней Азии: как при проведении земельной реформы, так и религиозной реформы. Допускали просчеты и присланные из российских глубинки государственные служащие, которые не знали (и не сильно стремились узнавать) ни здешних обычаев, ни языков.

Боевые действия в Средней Азии велись сезонно: зимой басмачи уходили в родные селения или за границу — в Иран или Афганистан, а весной снова выходили на «тропу войны». Когда количество вооруженных нападений превышало некий уровень, в дело вступала армия, проводя локальные операции — очень часто при поддержке артиллерии и авиации, в том числе и пограничной.

Формально авиация пограничной охраны ОГПУ в Средней Азии была структурно оформлена в июле 1932 года, когда были сформированы отдельные отряды в Алма-Ате, Ташкенте и Мары (в 1933 году — также в Ташаузе). На вооружение пограничникам передали из ВВС легкие бомбардировщики «Р-1», «Р-3ЛД» и «Р-5».

На тот момент авиаотряды погранавиации состояли из трех-четырех авиазвеньев, оперативно подчинялись командованию пограничного округа и контролировались авиационной инспекцией отдела вооружения ГУПВО.

Основной задачей авиаторов была поддержка наземных подразделений, обеспечение их боеприпасами, продовольствием и водой, проведение разведывательных полетов, а также оказание огневой поддержки подразделениям, ведущим операции по ликвидации банд. При этом летчикам приходилось совершать санитарные и связные полеты в труднейших метеорологических условиях Памира и Тянь-Шаня, казахстанских степей и туркменских пустынь.

Опираясь на поддержку дехкан, объединенные отряды пограничников и добровольцев Таджикистана и Узбекистана, части Красной Армии при поддержке авиации к концу 30-х годов разбили главные силы басмачей (к тому времени уже весьма немногочисленные и лишённые поддержки местного населения).

Таким образом, уже в период своего становления пограничная авиация оказывала неоценимую помощь сухопутным частям в их боевых действиях. В качестве примера можно привести события мая 1933 года, когда 11-й Хорезмский полк ОГПУ (114 сабель) под командованием И. И. Масленникова выступил против банды в 250 сабель. Трудности перехода в песках, изнуряющая жара и отсутствие воды привели к тому, что из всего полка боеспособным остался лишь взвод станковых пулеметов. И только наличие рации позволило вызвать самолет для связи из Ашхабада. Появление самолета подняло настроение людей, кроме того — летчик смог скор-

ректировать направление дальнейшего движения. Все это вместе взятое позволило завершить операцию разгромом банды.

Увеличение самолетного парка, масштабов использования авиации в охране границы, а также необходимость разработки документации по боевой подготовке, технико-эксплуатационной службе и материально-техническому обеспечению потребовало более квалифицированного руководства ею. С этой целью в начале 1935 года авиационная инспекция была выделена из отдела вооружения и переформирована в авиационный отдел с непосредственным подчинением начальнику ГУПВ. Первым начальником авиаотдела был назначен комбриг Матвей Васильевич Бойцов.

Поначалу комплектование авиационных частей пограничных войск летным и техническим составом проводилось за счет воспитанников школ ВВС Красной Армии, Осоавиахима, спортивных авиационных школ общества «Динамо». Одновременно предпринимались определенные шаги для подготовки собственных кадров — уже в 1934 году в Харькове при 2-й объединенной пограничной школе НКВД имени Ф. Э. Дзержинского было создано авиационное отделение по подготовке летчиков, штурманов, техников. При этом преподаватели особое внимание уделяли профессиональной подготовке летчиков и штурманов, так как, в отличие от строевых летчиков авиации РККА, им приходилось летать на предельно малой высоте в сложных метеорологических и климатических условиях, производить посадки на ограниченные и неподготовленные полевые площадки, зачастую самостоятельно эксплуатировать материальную часть в полевых условиях.

Тогда же определился окончательно и круг задач летчиков-пограничников: разведка приграничных районов, осмотр контрольно-следовой полосы, уничтожение вооруженных банд, переброска на отдаленные участки оперативных и поисковых групп, доставка необходимых грузов в пограничные отряды и на заставы.

При этом самолетов не хватало, а протяженность границы на участках пограничных округов составляла, как правило, несколько тысяч километров. Поэтому зачастую авиазвенья и отдельные экипажи, в зависимости от оперативной обстановки, базировались на полевых посадочных площадках близ пограничных отрядов, комендатур и застав.

Специфика задач, выполняемых авиацией в охране государственной границы, предъявляла особые требования к выбору типов самолетов. Правда, выбор в разоренной Гражданской войной стране был невелик, и до 1939 года авиационные части располагали исключительно одномоторными двухместными самолетами «Р-1», «Р-3», «Р-5», «По-2», гидросамолетами Бериев «МБР-2», Шавров «Ш-2», «Савойя».

В конце 30-х годов был разработан первый курс боевой подготовки летно-технического состава авиационных частей пограничных войск. А отшлифовать его положения пришлось на практике прежде всего в Средней Азии, которая на протяжении 30-х годов оставалась «горячей точкой» на карте СССР.

Так, отдельной строкой в истории пограничной авиации стоит отметить борьбу с басмаческими бандами в песках Каракумов в середине 30-х годов. Наводя пограничников на группы бандитов с воздуха, обеспечивая наземные подразделения боеприпаса-

ми, продовольствием и водой, авиаторы способствовали не только разгрому банд, но и в определенной мере подъему морального духа бойцов.

Подготовка к полномасштабной операции началась летом 1937 года, когда на полевые аэродромы, расположенные ближе к оперативным группам наземных войск, были переброшены машины сразу трех авиационных эскадрилий (1-й, 3-й и 4-й). Вскоре летчики включились в активную работу, производя воздушную разведку и во взаимодействии с наземными подразделениями уничтожая бандитские группы.

Стоит отметить весьма непростые условия пустыни Каракумы: погода там изменчива, порой сильные внезапные ветры, образующие пыльную бурю, поднимали тучи песка на огромную высоту, при этом существенно ограничивая обзор — фактически только вертикально вниз. И такие бури в песках нередко продолжались по пять и более дней, а поднятая ими пыль неделями держалась в воздухе.

При этом не стоит забывать, что пески безлюдны, растительности никакой и, оказавшись летчик один на один с этим суровым краем, его шансы выжить были бы минимальные. Поэтому на первое место в ходе вылетов выходило формирование аварийного комплекта, куда входили, кроме неприкосновенного запаса продуктов, также спички, нож, топор, перевязочные материалы, аптечка.

Война с местными жителями, которые хорошо знали местность, расположение колодцев, были привычны к большим переходам в песках, была непростой. Особенно после того, как они выработали свою тактику борьбы с авиацией: отряды басмачей стали маскироваться в зарослях саксаула, в утренние

и вечерние часы, когда деревья дают большую тень, и совершать переходы преимущественно по ночам.

Мало того, вскоре мятежники перешли к активной борьбе против авиаторов. Так, в советской прессе того периода широко освещался рейд на один из аэродромов алма-атинского авиаотряда. Поднятые по тревоге подразделения авиационного отряда при содействии подразделений оперативной группы наземных войск отбили попытки басмачей захватить аэродром. Но бандиты, пользуясь темнотой, скрылись. С рассветом командир авиаотряда со штурманом В. И. Абрамкиным вылетел на разведку, чтобы настичь бандитов. Видимость из-за пыльной дымки была плохая, но экипаж преградил путь бандитам, пытавшимся уйти за границу, и обрушил на них бомбовый и пулеметный удары. Подоспевшие наземные подразделения оперативной группы ликвидировали банду.

В июне 1938 года группа бандитов до 40 человек пыталась прорваться из Туркмен-Кала в Афганистан. В течение двух дней два экипажа самолетов искали бандитов и наконец обнаружили их в 80 км восточнее Иолотани. Боясь потерять группу из виду, авиаторы Г. М. Соболев и А. А. Соколов, И. Л. Кононенко и Г. Н. Чесноков, чередуясь, патрулировали над бандой, пока на нее не был наведен пограничный наряд.

Годом раньше группе пограничников пришлось преследовать нарушителей границы в песках Каракумов. Однако преследование затянулось, и запас воды, продовольствия и фуража стал подходить к концу. По заданию командования на поиск пограничного наряда вылетели два экипажа — летчики И. А. Иржак и И. П. Порсин. В 82 км западнее горо-

да Керки экипажи нашли пограничников, которые уже лежали без движения на раскаленном песке, никак не реагируя на гул низко пролетавших самолетов. Авиаторы сбросили им воду в брезентовом мешке, но он разорвался при ударе о землю. Поэтому летчикам пришлось производить посадку среди барханов. Оказав пограничникам первую помощь, летчики улетели на базу. А вскоре один из самолетов снова произвел посадку возле наряда, доставив ему воду, продукты, все необходимое для продолжения выполнения задания.

Серьезные изменения в организационно-штатной структуре пограничной авиации произошли в 1939 году. Приказом народного комиссара внутренних дел СССР все авиационные части пограничных войск были сведены в отдельную авиационную бригаду в составе десяти отдельных авиаэскадрилий 12-самолетного состава и двух гидрозвеньев трехсамолетного состава, а также трех окружных авиаремонтных мастерских (в Москве, Алма-Ате и Хабаровске). В связи с этим авиаотряды переформировались по новым штатам по прежнему месту дислокации. Появилась на вооружении пограничников и новая авиатехника — скоростные бомбардировщики «СБ», разведчики «Р-10», а также гидросамолеты «МБР-2».

При этом авиачастям на морской границе и в Средней Азии двухмоторные «СБ» поставлялись в первую очередь. Всем остальным — одномоторные «Р-10».

Весна 1941 года для пограничной авиации в Средней Азии была отмечена инспекторской проверкой, которая прошла с 16 мая по 19 июня. Проверка дала вполне себе удовлетворительные результаты. Учеб-