

Имени Владимира Безбокова

В ПРОДОЛЖЕНИЕ славной традиции присваивать воздушным кораблям имена выдающихся военачальников-летчиков – Героев Советского Союза, посвятивших лучшие годы жизни служению Дальней авиации, в первый ноябрьский день нынешнего года, по-сибирски морозный и ветреный, на авиабазе Дальней авиации ВВС России под Усольем-Сибирским состоялась торжественная церемония, посвященная присвоению почетного наименования «Владимир Безбоков» сверхзвуковому дальнему ракетно-бомбардировщику с изменяемой геометрией крыла Ту-22МЗ.

Этот имя хорошо известно читателям «Право выбора». Ведь только в нынешнем году Газета дважды возвращалась к его героической биографии. Причина известна: в июле Иркутск достойно отметил 90-летие со дня рождения Героя Советского Союза, заслуженного военного летчика СССР, генерал-полковника Владимира Михайловича Безбокова – первого командующего 30-й воздушной армии Дальней авиации Верховного Главнокомандования, штаб которой многие годы находился в Иркутске.

Уроженец далекого от Прибайкалья стеного Аткарка Саратовской области, он последние два десятка лет достойно служил Родине в Иркутске. Здесь и ушел из жизни после тяжелой болезни в 2000 году.

Начиналось же все весной 1940 года, когда ушел из 10-го класса и вместе со старшим братом Юрием поступил в Саратовскую военную школу пилотов. Успешно закончив ее, сержант Безбоков прибыл для прохождения дальнейшей службы в Ленинградский военный округ. Там его и застала война. В смертельную схватку с врагом вступил с первого дня. Воевал не только мужественно и отважно, но и героически. О его подвигах во время войны неоднократно рассказывали дивизионные и армейские газеты, «Красная Звезда». Уже в 1942 году за выполнение ряда боевых заданий был награжден



орденом Красного Знамени, медалями «За отвагу», «За оборону Ленинграда», «За оборону Сталинграда».

В годы войны молодому асу довелось выполнять задания командования по бомбардировке живой силы противника в интересах многих фронтов. Экипаж под командованием 23-летнего капитана Безбокова на земле Подмосковья, Ленинграда, Сталинграда, Курска, Белгорода, Хельсинки, Турку, Таллина, Будапешта, Варшавы и других крупных городов уничтожил 6 складов с боеприпасами, 26 танков, 12 самолетов, 9 автомашин, 8 железнодорожных воинских эшелонов. Было вызвано 130 пожаров, прогремело 57 взрывов от сброшенных точно на цель авиабомб и вызвавших большие разрушения.

Экипаж Безбокова обрушил на вражеские позиции 200 тонн осколочно-фугасных бомб, сбросил 720 осветительных бомб. В ночных воздушных боях по подавлению огневых точек и прожорливых противника экипаж израсходовал тысячи патронов, разбросал над временно оккупированной врагом территории более 300 тысяч экзemplаров листовок. Как боевые организаторы и профессионалы экипаж лучшего в дивизии полка, выполнил девять боевых ночных вылетов с посадкой в глубоком тылу врага.

Великая Отечественная война не закончилась для командира эскадрильи, капитана Владимира Безбокова. Будучи уже Героем Советского Союза после участия в Параде Победы на Красной площади, отправился еще на одну войну – с милитаристской Японией. А звание Героя Советского Союза он получил за 259 успешных боевых вылетов на бомбардировку важных объектов врага в тылу противника и проявленные при этом мужество и героизм.

После окончания войны боевой командир и опытный пилот продолжил службу в Дальней авиации страны. Первое назначение получил в сентябре 1945 года – заместитель командира 200-го гвардейского авиаполка в украинском Борисполе. Особой вехой в его биографии можно считать службу в должности первого командира полка, а затем и командира дивизии, дислоцированной на Семипалатинском ядерном полигоне. В его бытность, а это были 1959–1964 годы, на полигоне наиболее интенсивно проводились испытания ядерного оружия: на земле и в воздухе было взорвано 80 ядерных и термоядерных устройств. В те очень сложные в международном отношении годы Семипалатинский полигон стал опытной советской «кузницей» испытаний нового грозного оружия.

За пять лет службы в засекреченном гарнизоне в должности командира полка, а затем и дивизии генерал-майор авиации Безбоков не допустил ни одного происшествия, ни одной сколько-нибудь печальной аварии или поломки сложнейшей авиатехники.

После службы старшим инспектором-летчиком в штабе Дальней авиации Владимира Михайловича направили на учебу в Военно-воздушную академию, которую он успешно закончил. И ему было доверено командование авиадивизией, а затем – Смоленским тяжелым бомбардировочным авиационным корпусом.

В 1963 году Безбокова направляют на учебу в Академию Генерального штаба Вооруженных сил СССР. Диплом с отличием и золотую медаль по окончании он получил из рук начальника Академии Маршала Советского Союза Константина Рокоссовского. Это событие вдвойне оказалось знаменательным. Ведь именно Константин Рокоссовский, прославленный командующий фронтом, вручал Безбокову Золотую Звезду Героя Советского Союза.

Пролетев три года командиром 6-го отдельного тяжелого бомбардировочного авиакорпуса, в 1980 году он был назначен командующим вновь образованной



30-й воздушной армии Дальней авиации Верховного Главнокомандования, начальником Иркутского гарнизона. В этот период Владимир Михайлович активно участвовал в общественной жизни Иркутска: был избран депутатом городского совета, являлся членом бюро Иркутского обкома КПСС. Коммунисты Прибайкалья избрали его делегатом XXV съезда КПСС.

В 1985 году в звании генерал-полковника авиации он ушел в запас. Но и в этот период не отошел от дел: его избрали председателем Иркутского областного комитета ДОСААФ, а затем и председателем областной общественной организации ветеранов войны и труда.

Торжественная церемония на авиабазе «Белая», в которой принимали участие многие ветераны Дальней авиации, проживающие в Иркутске, началась со встречи именного ракетноносца Ту-95МС «Иркутск», который получил это гордое имя ровно 12 лет назад. Пилотировал самолет командир 6952-й авиационной базы Дальней авиации гвардии полковник Роман Опарин, специально прилетевший с голодной авиабазы «Украинка», что в Амурской области, на «Белую» для участия в торжественной церемонии. После приветствия личного состава авиационной

группы «Белая» и принятии рапорта от начальника гарнизона полковника Веллингтона Цыренгармаева, после прохождения торжественным маршем по плацу личного состава, состоялся в свое время перед командующим Дальней авиацией возбудил председатель совета ветеранов экипажа самолета Ту-134 30-й воздушной армии ВГК капитан запаса Н. Кустов.

В своем выступлении полковник Опарин рассказал о том, что в настоящее время в российских ВВС имеется более 50 именных самолетов различных родов сил, в том числе в Дальней авиации – 37 стратегических ракетноносцев Ту-160 и Ту-95МС и дальних бомбардировщиков Ту-22МЗ. Традиция присвоения собственных имен воздушным судам пошла с 20-х годов прошлого века. В годы Великой Отечественной войны на фюзеляжи самолетов наносили имена выдающихся советских и российских полководцев и военных летчиков. И эта священная традиция будет продолжена, заверил участников торжества полковник Опарин. Говоря о роли в жизни военной авиации страны генерал-полковника В. М. Безбокова, полковник Опарин подчеркнул, что такие люди как он, служат и будут служить достойным примером для российских военных летчиков.

Надо отметить еще один важный факт: ходатайство о присвоении одному из современных стратегических самолетов Дальней авиации имени В. М. Безбокова в честь 90-летия со дня его рождения и 100-летия ВВС России в свое время перед командующим Дальней авиацией возбудил председатель совета ветеранов экипажа самолета Ту-134 30-й воздушной армии ВГК капитан запаса Н. Кустов.

И вот наступает самая волнующая минута торжественной церемонии. По обем бортам ракетноносца одновременно были сняты полотна и взору участников памятного события открылись надписи на фюзеляже: «Владимир Безбоков».

После благодарственного молебна в честь освящения самолета «Владимир Безбоков», под государственным флагом торжественным маршем прошли военнослужащие авиационной части.

Александр Глушков
Фото автора

На снимках: На Белой встретились два грозных ракетноносца. На борту одного из них только что засяло гордое имя «Владимир Безбоков», а другой корабль с дорогим для всех иркутян именем «Иркутск» вот уже с десяток лет охраняет воздушные рубежи Отчины.

Солдат железнодорожного батальона

НИКОЛАЙ Алексеевич Алферов – постоянный автор нашей газеты. Вот уже на протяжении многих лет фронтовик, ветеран педагогического труда, журналист Николай Алферов знакомит иркутян с биографиями наших земляков – участников Великой Отечественной войны. Остается только восхищаться удивительной работоспособностью почтенного по возрасту человека, инвалида Великой Отечественной войны. Не жалея сил, он создает книги-воспоминания о собратях-фронтовиках. Уже собралась небольшая библиотечка – более десятка таких книг. Совсем недавно вышел очередной сборник, с чем мы поздравляем Николая Алексеевича Алферова. В нем собраны рассказы о боевых и трудовых судьбах более чем пятидесяти иркутян. Сборник так и назван «Иркутские ветераны войны и труда».

В кратком предисловии он пишет: «Все эти годы я стараюсь правдиво и зримо показывать жизнь молодых иркутян на фронте и в тылу в годы Великой Отечественной войны. Насколько это удается – судить моим землякам, моим друзьям-фронтовикам».

Сегодня «Право выбора» публикует зарисовку Николая Алферова о солдате железнодорожного батальона, иркутском железнодорожнике Александре Ермолаевиче Медведеве. Полностью она опубликована в его новом сборнике.

Великая Отечественная война. 1944 год.

Во второй половине января одновременно с разгромом Корсунь-Шевченковской вражеской группировки 1-й Украинский фронт развернул на правом своем крыле Ровно-Луцкую операцию. Вести ее пришлось в условиях труднодоступной лесисто-болотистой местности, на ряде участков непроходимой для войск. В результате тяжелых боев и врага были отбиты крупные железнодорожные узлы – Ровно, Здолбунув, Шепетовка.

Особенно упорными оказались бои за Шепетовку. На железнодорожной станции находились эшелоны с боеприпасами, бензином, танками, тяжелой артиллерией, грузовиками, а также составы с вывозимым в Германию зерном и скотом. В начале февраля на рассвете, после окончания бушевавшей недели метели, два наших краснозвездных бомбардировщика в сопровождении истребителей сбросили на Шепетовский узел смертоносный груз. Все вокруг рвалось, горело, разлетались на сотни метров.

Этот удачный налет помог частям 1-го Украинского фронта овладеть Шепетовкой. Армейские подразделения после захвата Шепетовки вырвались из болотистой местности и ринулись к Бугу. Требовалось срочно восстановить железнодорожный узел, поскольку наступающие части нуждались в боеприпасах, горючем, продовольствии.

Спрашивая Александра Ермолаевича Медведева, бывшего солдата 60-го железнодорожного батальона седьмой

бригады, как им, воинам-железнодорожникам, удалось быстро восстановить движение через Шепетовский узел.

– Восстанавливать станцию начали сразу, как только город очистили от фашистов. Для начала взялись за правую ветку, по которой надо было как можно скорее пустить воинские составы. Где-то с помощью паровоза оттащивали в сторону сгоревшие вагоны, где-то трактор помогал, но все-таки больше приходилось полагаться на собственную силу и солдатскую смекалку.

Где взять новые рельсы? Их почти не было. Ничего другого не оставалось, как вырубать в старых рельсах непогнувшиеся куски. Основные инструменты – тяжелые молотки, кувалды, зубила, ручные дрели, примитивные приспособления собственного изготовления. Работали, не разгибая спины, от рассвета до заката, весь световой день, прихвываяли и ночное время. На сон – не более пяти часов.

Немцы по несколько раз в день сбрасывали бомбы, но сорвать восстановительные работы им не удалось. И вскоре правая ветка начала пропуск воинских эшелонов. Наш же батальон в таком же темпе днём и ночью стал приводить в порядок и другие пути на станции.

Шепетовка – лишь одна из станций, на которых 60-й железнодорожный батальон, стараясь не отставать от наступающих частей, давал «зеленый» эшелонам, двигавшимся в западном направлении. Отступая, гитлеровцы рвали пополам железнодорожные шпалы. Делали это так: два паровоза волокли

за собой мощный железный крюк, который выдирали и крошили шпалы. Бойцам-железнодорожникам приходилось заново строить колею. Восстанавливали движение под бомбежками. Прятались в воронках, в заранее вырытых щелях. Однажды Медведев во время налета пытался прикрыться шинелью, прижавшись к боку очередной воронки. Ненадежно вроде бы укрытие, но топчущаяся шинель, лежала коробом и спасла солдата от мелких осколков. Они ее густо усеяли, оставив многочисленные дыры, только особого вреда бойцу не принесли.

Родился Александр Ермолаевич Медведев в 1921 году в Мурашинском районе Кировской области. Семья была многодетной – четыре девочки и три мальчика. Жили в нужде, бедности. Поднимала детей одна неграмотная мать Алина Ивановна. В 1933 году ее подкосил брюшной тиф. Дети стали круглыми сиротами. Кормились мирским подаянием. На всех была на десять рядов латанная одежда – заплата на заплате.

С горечью вспоминает Александр Ермолаевич: – Детства не было. Одни мытарства. Помыслы все сводились к одному – поест. Корка хлеба казалась всего дороже на свете. Даже теперь рука не поднимается смахнуть со стола хлебные крошки.

В 1940 году девятнадцатилетний Александр Медведев оказался в Красной армии. В Хабаровске был определен рядовым в 60-й батальон 7-й железнодорожной бригады. Довелось строить туннель под Амуром, с подвездными путями около 16 километров. Туннель имел важное стратегическое значение на случай военных действий. Командующий Дальневосточным округом не случайно постоянно приезжал на стройку – торопил строителей-железнодорожников. Работы требовалось завершить до конца 41-го года.

Перой рабочей смена растягивалась до 15 часов, а то и более. Эта воспринималась как норма. Конечно, уставали настолько, что во время ужина клевали носом над тарелками. Питание было вносное. Жили в больших палатках. Осенью в дождливую погоду бушлаты, ботинки с обмотками негде было толком просушить. И при всех этих трудностях к намеченному сроку туннель был построен.

В начале 1942 года седьмую железнодорожную бригаду перебросили

к Байкалу – строить туннели в районе Култук. Строилась объездная железная дорога Иркутск–Слюдянка. Как и на Амуре, работали по 16–18 часов. Питание плохое – буханка хлеба на отделение, жиденький мясной суп с мороженой картошкой. Утром и вечером – перловая каша. Каждый день одно и то же. Солдатские ботинки, выданные в Хабаровске, разваливались, а новых не выдавали. Умельцы шили самодельные ботинки с деревянной подошвой, другие – плели лапти из бересты или веревки, как красноармейцы времен гражданской войны.

Все рвались на фронт, но только в начале марта 1943 года был получен долгожданный приказ – прибыть в распоряжение командования Воронежского фронта.

Высадились перед Валуйками – для восстановления железнодорожного узла, где было разрушено все железнодорожное хозяйство. В выполнение задания включились прямо с колес. Здесь же произошло и первая встреча с врагом. Батальон, начавший первым движение к месту работ, почти полностью полег под прилетевшей немецкой авиации. Бойцы батальона навечно остались лежать вдоль насыпи.

Батальон Александра Медведева избежал трагической для себя участи. Комбат своевременно приказал рассредоточиться и открыть узкие щели. Подтолкнула его к такому приказу – немецкая «рама», замеченная в небе. Командир знал: появился самолет-корректировщик – жди артобстрела или авианалета. Так оно и вышло: около тридцати пикировщиков зависли в районе высадки железнодорожной бригады. В небе «юнкерсы» устроили карусель. Самолеты с ревом заходили на крыло и сбрасывали, пикируя, свой смертоносный груз на головы наших бойцов, на железнодорожную насыпь.

Взрывы бомб сотрясли землю, разрушили полотно дороги. Вокруг всё горело, трещало, рвалось, во все стороны летели вывороченные с корнем березы, пласты земли, комок грязи, глины.

Солдат Медведев при взрыве первой же бомбы скатился в глубокую воронку, прикрывшись телогрейкой. На него свалились ещё двое солдат. И всех троих присыпало землей... Когда стертая земля улетела и стало тихо, вспомнил Александр Ермолаевич, спряхивая с себя землю, из воронки и щелей вылезли солдаты с какими-то потемневшими лицами. Некоторые дрожали от

пережитого страха, сильного душевного потрясения. Еще бы: под такую бомбежку и бывалые фронтовики редко попадали...

Александр Медведев со своим 60-м батальоном в составе 7-й железнодорожной бригады после боевого крещения перед городом Валуйки участвовал в восстановлении разрушенных железных дорог, мостов через большие и малые реки. Довелось ему прошагать и по европейским странам, прокладывая путь нашим войскам к Берлину. Вперед воинские железнодорожники двигались, конечно, по шпалам. Пришлось им расширять местные ветки, чтобы наладить пропуск наших составов. Дело в том, что заграничная колея по ширине на десять сантиметров оказалась меньше, чем в нашей стране. К тому же и шпалы отличались от наших – были они дубовыми или железобетонными. Одним словом, солдатской смекалке и здесь нашлось применение.

Воинам-железнодорожникам, как и всем солдатам и офицерам, добивавшим врага, хотелось эту жестокою войну завершить в фашистском логове – Берлине, но их ждал новый приказ. В апреле 1945 года 7-я железнодорожная бригада, находившаяся в немецком городе Опфельн на Одере, расположенном на подступах к Берлину, была направлена в родные и знакомые для нее места – в Иркутскую область для продолжения строительства объездной дороги Иркутск–Слюдянка. Батальону Александра Медведева предстояло вернуться к строительству байкальских туннелей.

Работа на их строительстве, как и в начале войны, была нелегкой. Ноги заплетались, когда солдаты возвращались в свои бараки. Правда, на ногах была уже не лапы, а кирзовые сапоги. И работали не по 18–20 часов в сутки, а все-таки чуть меньше.

Демобилизовался Александр Медведев в 1948 году. Стал трудиться в



Иркутске, в военизированной охране Восточно-Сибирской железной дороги – в пожарном подразделении. Работал бойцом, командиром отделения, начальником пожарной команды, начальником пожарного поезда, инструктором по пожарно-технической части. Работа в пожарном деле схожа со службой в железнодорожных войсках: также все срочно, работа до седьмого пота.

С 1981 года Александр Ермолаевич на заслуженном отдыхе. Но не сидел сложа руки – десять лет возглавлял штаб по охране общественного порядка в Ленинском районе Иркутска.

Ветеран войны и труда, награжден орденом Отечественной войны 2-й степени, медалями «За победу над Германией в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.», «За победу над Японией», «50 лет железнодорожным войскам России»; знаками «Фронтовик 1941–1945 гг.», «Ветеран железнодорожных войск» и многочисленными юбилейными медалями.

Николай Алферов