

На земле, где все изменно, выше славы блага нет.
Федор Тютчев



ЧЕСТЬ И СЛАВА



Газета районного военного комиссариата и ОО «БСО» города Березы
апрель 2012 г. Основана в июне 2011 года

г. Береза
№ 4 (011)

8 апреля – День войск противовоздушной обороны.

«Воздушные пограничники».

День войск ПВО отмечается каждое второе воскресенье апреля. Установление даты праздника связано с тем, что именно в апреле принимались важнейшие правительственные постановления об организации противовоздушной обороны страны, ставшие основой для построения системы ПВО нашего государства, организационной структуры войск ПВО, их становления и дальнейшего развития. Праздник установлен на 11 апреля указом Президиума Верховного Совета СССР от 20 февраля 1975 года за большие заслуги Войск ПВО страны в годы Великой Отечественной войны и за выполнение ими особо важных задач в мирное время.



ПВО, оборона Москвы, 1941 г.

Возникновение Войск ПВО относится к началу Первой мировой войны и связано с применением авиации, аэростатов и дирижаблей не только для действия по войскам на поле боя, но и для поражения объектов в тылу врага.

Развитие авиации внесло в ход военных действий значительные изменения, так как вооруженные силы стали располагать эффективным средством для воздействия на глубокий тыл противника. Тыл воюющих стран перестал быть зоной, находящейся вне сферы вооруженной борьбы. По мере развития и совершенствования авиации, увеличения ее бомбовой нагрузки возрастала сила ударов по объектам тыла, расширялась зона боевых действий, все ощутимей становилось влияние результатов воздействия по объектам тыла на ход войны.

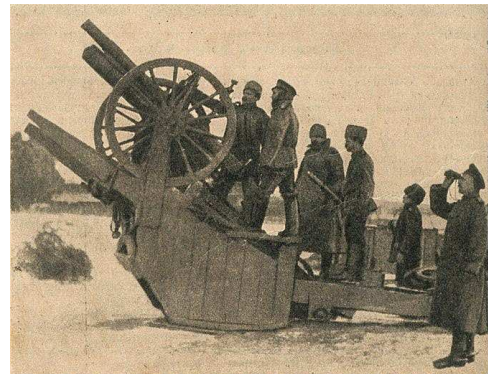
В русской армии первая батарея 75-миллиметровых морских пушек, приспособленная для стрельбы по самолетам, была сформирована в октябре 1914 года. В 1915 году начался выпуск первых зенитных пушек и построен первый в мире самолет-истребитель РБВЗ-С-16. Были созданы противосамолетные батареи зенитной артиллерии и авиаотряды

истребительной авиации для ПВО крупных центров страны (Петрограда, Одессы и др.). Для обнаружения авиации противника, наблюдения за ее действиями, для оповещения сил и средства ПВО, а также населения городов о воздушной опасности создается система воздушного наблюдения, оповещения и связи (ВНОС).



Пункт звукового наблюдения, 1916 г.

В Советской республике первый опыт противовоздушной обороны важных объектов относится к периоду Гражданской войны, в ходе которой от налетов авиации интервентов и белогвардейцев приходилось прикрывать не только войска на поле боя и коммуникации, но и важные центры республики (Петроград, Москву, Астрахань, Баку и др.). Первая школа командного состава зенитной артиллерии была создана в 1918 году в Нижнем Новгороде.



3-й артдивизион, Русско-германский фронт, русское противоаэропланное орудие, 1916 г.
(76-мм дивизионная пушка образца 1902 года)

Роль противовоздушной обороны значительно возросла в годы второй мировой войны, когда средства воздушного нападения были значительно усовершенствованы и могли наносить мощные удары по объектам глубокого тыла страны. Так, немецкая авиация

в ходе Великой Отечественной войны понесла большие потери. За войну наши ПВО сбили более 7 500 самолетов, уничтожили свыше 1 000 танков, более 1 500 орудий и много прочей боевой техники противника.



Сбитые немецкие самолёты выставлены на площади Свердлова, Москва, 1941 г.

Богатый боевой опыт Войск ПВО, накопленный в ходе Великой Отечественной войны, а также в ходе ряда локальных конфликтов и других войн, не потерял своего значения и в настоящее время, несмотря на то, что появление ядерного оружия и разнообразных средств воздушно-космического нападения вызвало глубокие изменения в вооружении Войск ПВО и способах их боевого применения.



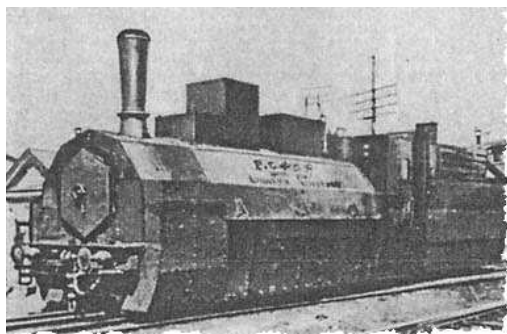
Пушковая установка 2П25 (ЗРК «КУБ») с тремя ракетами 3М9 в боевом положении

День Войск ПВО в нашем государстве, установлен 26 марта 1998 года Указом Президента Республики Беларусь № 157, он призван стать благодарностью всем тем, кто днем и ночью следит за безопасностью наших воздушных границ, тем, кто, не жалея жизни, самоотверженно сражался на войне во имя свободы и безопасности нашего народа. День ПВО является официальным праздником вновь созданного вида войск.

«Стальные змеи» или Вооружение ПВО Великой Отечественной.

Одним из опорных элементов маневренной противоздушной обороны в годы Великой Отечественной войны явились зенитные бронепоезда. Списанные в начале 60-х годов за ненадобностью на металлолом, они сыграли неоценимую роль в обеспечении ПВО крупных узлов и участков железнодорожной инфраструктуры, сопровождении эшелонов с грузами особого назначения.

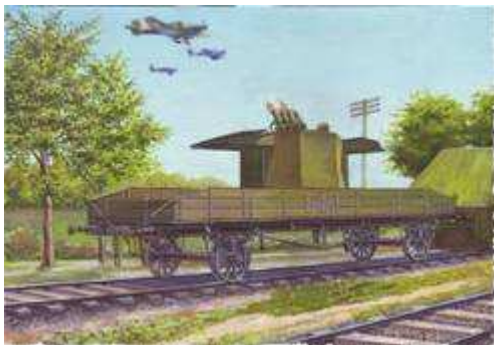
Первые бронепоезда появились в России в начале XX века и представляли собой, как тогда говорили, крепости на колесах. Оснащенные самой современной по своим временам техникой, и артиллерийским вооружением они представляли собой грозную силу для пехоты и конницы врага. Развитию бронепоездов значительное внимание уделялось и в СССР в предвоенные годы.



Паровоз бронепоезда 49, Сормовский завод 1919 г.

Первые годы Великой Отечественной войны со всей очевидностью продемонстрировали беззащитность железнодорожных узлов, коммуникаций, и перевозок по ним, от прицельных бомбово-штурмовых ударов авиации. Приоритетной целью для авиации железнодорожная инфраструктура была потому, что в основном по ней осуществлялось снабжение воюющих армий вооружением, боеприпасами, резервами, горючим и другими материальными средствами.

Для защиты воинских эшелонов в соответствии с постановлением Совета Народных Комиссаров СССР «Об организации противоздушной обороны» № 198-97 от 25 января 1941 г. в состав частей ПВО обороны тыла предписывалось ввести 180 железнодорожных платформ под зенитно-пулеметные взвода ПВО для сопровождения воинских эшелонов, формируемых по военному времени.

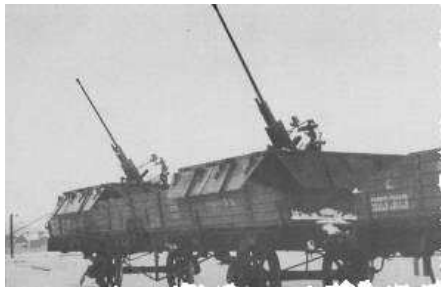


Зенитная платформа, 1941 г.

В условиях войны, создание надежной противоздушной обороны железнодорожных узлов и коммуникаций от налетов немецко-фашистской авиации было задачей огромной важности, от решения которой в значительной степени зависел успех всей войны в целом.

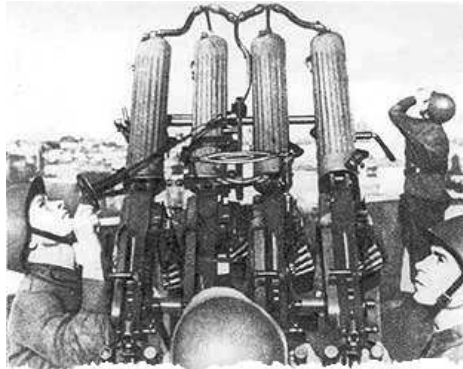
Накопление положительного опыта

маневренной противоздушной обороны железных дорог привело к пониманию необходимости создания специализированных зенитных бронепоездов ПВО, строительство и формирование которых было положено в соответствии с постановлением ГКО № 953 от 23 ноября 1941 г. «О производстве трех первых отдельных ж.д. зенитных батарей по проекту завода «Большевик».



Бронеплощадка ПВО, вооруженная двумя 25-мм зенитными орудиями, из состава бронепоезда № 2 "Народный мститель"

Производство новых боевых единиц не представляло особой проблемы для отечественного машиностроения, поскольку на многих паровозо- и вагоностроительных заводах строились легкие и тяжелые бронепоезда. Обычно в подвижной состав зенитного бронепоезда входили: паровоз, обшитый от трубы до колес противоосколочными броневыми листами толщиной 25-мм с борта и 15-мм с крыши, обшитые 15-мм противопопульной броней двухосные вагоны - бронеплощадки на крыше которых размещались зенитные орудия (орудийные башни) 76,2-мм (обр.1938 г.) или 85-мм (обр.1939 г.) среднего калибра, 37-мм (обр. 1939 г.) зенитные автоматические пушки малого калибра, а также крупнокалиберные 12,7-мм пулеметы ДШК (обр.1938 г.) или счетверенные станковые 7,62-мм пулеметные установки «Максим» (обр. 1910 г.) (на фото),

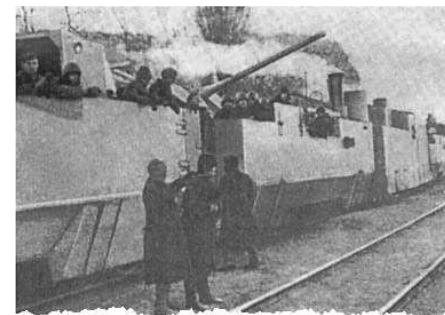


а также бронированные вагоны для личного состава, платформы прикрытия для обеспечения движения бронепоезда.

Организационно, каждый зенитный бронепоезд имел в своем составе: две бригады машинистов паровоза, взвод орудий среднего калибра взвод пункта управления зенитным огнем (ПУАЗО-3) и дальномером, два взвода орудий малого калибра и пулеметный взвод на три-четыре пулеметных установки, хозяйственное отделение, путевую службу и службу артиллерийского технического обеспечения.

Экипаж зенитного бронепоезда включал до 60 человек. Бронеплощадки с зенитными орудиями располагались симметрично

относительно бронепаровоза у хвоста и головы зенитного бронепоезда, ПУАЗО-3 и стереоскопический дальномер на пункте управления в середине состава.



Зенитный Бронепоезд РККА "Железняков"

Малокалиберная артиллерия и пулеметные установки располагались равномерно по всему составу бронепоезда. Платформы прикрытия располагались в хвосте и голове состава. На них размещались рельсы, шпалы, другие материалы и принадлежности, необходимые для обеспечения автономного движения зенитного бронепоезда.

Средняя скорость бронепоезда составляла 45-60 км/ч, запас хода - 120-150 км. Между всеми бронеплощадками устанавливалась телефонная связь, что обеспечивало устойчивую координацию и управление огнем всех зенитных огневых средств бронепоезда.



Дальномерщики бронепоезда "Железняков" Радченко и Дымченко у приборов, 1942 г.

Мобильные, обладавшие высокой маневренностью и имевшие разнообразное зенитное артиллерийское вооружение, эти поезда могли прибыть к объекту, который по условиям обстановки требовалось срочно усилить зенитной артиллерией за несколько сотен километров. Их внезапное появление на том или ином участке, как правило, давало хорошие результаты.

О боевых действиях частей ПВО воинских поездов и отдельных бронепоездов говорят такие данные: за всю ВОВ из 7313 уничтоженных самолетов врага, с их участием сбит и поврежден 651 самолет, ими было сопровождено на фронт без потерь свыше 120 тыс. воинских поездов, отражено около 9 тыс. атак вражеской авиации.

С зенитными бронепоездами связаны и первые положительные результаты во взаимодействии различных родов войск.

Особая благодарность за помощь в подготовке материала и представленные архивные фото:



12 апреля – Всемирный День авиации и космонавтики.

Самое фантастическое событие в жизни поколения.

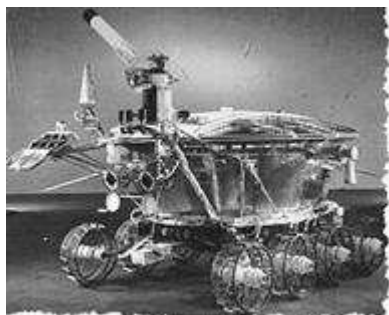


12 апреля 1961 года советский космонавт Ю. А. Гагарин на космическом корабле «Восток» стартовал с космодрома «Байконур» и впервые в мире совершил орбитальный облёт планеты Земля. Полёт в околоземном космическом пространстве продоллся 108 минут.

В Советском Союзе памятный день установлен указом Президиума Верховного Совета СССР от 12 апреля 1962 года. Отмечается под названием День космонавтики.

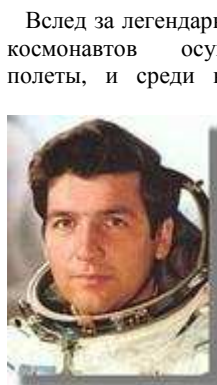


В этот же день отмечается Всемирный день авиации и космонавтики согласно протоколу (п.17) 61-й Генеральной конференции Международной авиационной федерации, состоявшейся в ноябре 1968, и решению Совета Международной авиационной федерации, принятому тридцатого апреля 1969 по представлению Федерации авиационного спорта СССР. Авиация в контексте данного праздника присутствует потому, что все космонавты и в СССР, и в других странах, в основном летчики. А, во-вторых, без развития авиации не было бы развития и космонавтики.



«Луноход-1» (Аппарат 8ЕЛ № 203) — первый в мире планетоход, успешно работавший на поверхности другого небесного тела — Луне.

С той поры космонавтика шагнула далеко вперед. За пять десятилетий она проделала огромный путь: около 20 стран вывели в космос собственные искусственные спутники Земли, а регулярные рейсы автоматических станций к Луне, Марсу, Венере и Юпитеру перестали быть сказкой.



Вслед за легендарным Гагариным почти 380 космонавтов осуществили космические полеты, и среди них - наши знаменитые земляки Петр Климух и Владимир Коваленок.

Петр Ильич Климух, родился 10 июля 1942 года в деревне Комаровка Брестского района Брестской области.

В 1959 году закончил среднюю школу и поступил в школу первоначального обучения летчиков, а затем стал курсантом Черниговского высшего военного училища летчиков имени Ленинского комсомола. В 1964 году окончил его с отличием. Затем служил в авиационных частях Советской Армии.

Совершил три космических полёта в качестве командира экипажа. **Первый** космический полёт совершил с 18 по 26 декабря 1973 года вместе с бортинженером В. В. Лебедевым на космическом корабле «Союз-13». Продолжительность полёта составила 7 дней 20 часов 55 минут 35 секунд. Свой **второй** полёт в космос совершил с 24 мая по 26 июля 1975 года совместно с бортинженером В. И. Севастьяновым на космическом корабле «Союз-18-2» к орбитальной станции «Салют-4». Продолжительность пребывания в космосе составила 62 дня 23 часа 20 минут 8 секунд. **Третий** полёт в космос совершил с 27 июня по 5 июля 1978 года в качестве командира международного экипажа совместно с космонавтом-исследователем, гражданином Польской Народной Республики М. Гермашевским на космическом корабле «Союз-30» к орбитальной станции «Салют-6».



Экипаж космического корабля «Союз-30», Пётр Климух и Мрослав Гермашевский

Продолжительность пребывания в космосе составила 7 дней 2 часа 2 минуты 59 секунд. Всего за 3 полёта в космос налетал 78 дней 18 часов 18 минут 42 секунды.

С 12 сентября 1991 по сентябрь 2003 руководил Центром подготовки космонавтов

имени Ю. А. Гагарина. С 21 июля 2004 года генерал-полковник авиации Климух П.И. - в запасе.

Владимир Васильевич Коваленок, родился 3 марта 1942, в деревне Белое Крупского района Минской области.

В 1959 году поступил в Балашовское высшее военное авиационное училище лётчиков, которое закончил в 1963 году. Служил в военно-транспортной авиации, где совершал полёты на самолётах Ан-24 сначала в качестве второго пилота, а затем командира корабля.

В качестве командира корабля, совершил три полета в космос. С 9 по 11 октября 1977 года совершил свой **первый** полёт на космическом корабле «Союз-25». Общая продолжительность первого пребывания в космосе составила 2 дня 44 минуты и 45 секунд. С 15 июня по 2 ноября 1978 года совершил свой **второй** полёт в космос на космическом корабле «Союз-29». 29 июля совершил выход в открытый космос, продолжительность пребывания вне корабля составила 2 часа 5 минут, а продолжительность второго полёта составила 139 дней 14 часов 47 минут и 32 секунды.



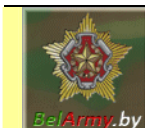
В.В.Коваленок и А.С.Иванченков - экипаж Союз-29, 140 суток в космосе

С 12 марта по 26 мая 1981 года совершил свой **третий** полёт в космос на космическом корабле «Союз Т-4». Общая продолжительность третьего полёта составила 74 дня 17 часов 37 минут и 23 секунды.

С июля 1992 года - начальник Военно-воздушной инженерной академии имени Н. Е. Жуковского. Кандидат военных наук, профессор. С июня 2002 года - в запасе по возрасту.

В честь первого полета человека в космос, во многих городах мира с 2001 года проводится вечеринка-мероприятие «Юрьева ночь». Цель «Юрьевой ночи» заключается в повышении публичного интереса к исследованию космоса и в вдохновении новых поколений исследовать космос.

Информационные партнеры газеты:



Информационно-аналитический портал о Вооруженных Силах Республики Беларусь



Сыны и внуки Великих Солдат Великой Победы!



Союз сестричеств милосердия Белорусской Православной Церкви



История Красной Армии и Вермахта, лидеры и полководцы, награды, ордена и медали, бронетехника и ВВС...

ВETERАНЫ БЕРЕЗОВСКОГО ГАРНИЗОНА**Живая легенда 105-й бригады ПВО.**

Известная истина, что всякий человек - это история, не похожая ни на какую другую, вновь и вновь подтвердилась.

История одного из старейших ветеранов 105-й зенитно-ракетной бригады прапорщика Мосина – Евгения Ивановича –

начитывается без малого 22 года. Человек несгибаемой воли, «самородок» из орловской глубинки, личность уникальная. О таких людях говорят – человек со стержнем внутри. Настоящий пример подрастающему поколению по отношению к любимому делу, к выбранной профессии.

Евгений Иванович не любит много рассказывать о себе - лучше послушает других. Но, в честь своего профессионального праздника, поведал на немного о себе...

Родом из Орловской области. В 1971 году был призван в ряды Вооруженных Сил и попал служить в 105 зенитную ракетную бригаду (зрбр) в город Береза. Проходил службу на дивизионе зенитно-ракетного комплекса С-125 в должности дизелиста.



Мосин Е.И. (справа), в период прохождения срочной службы, г. Береза 1972 г.

В 1972 году первый раз попал на полигон Капустин Яр, где пробыл около 5-ти месяцев. Первое время проходила подготовка техники в Египет (самый разгар арабо-израильского конфликта), потом были боевые стрельбы. Боевые стрельбы - очень красочное и запоминающееся зрелище, особенно старт ракеты, когда с пусковой установки, происходит пуск боевых ракет по учебным воздушным целям. В 1973 году - вновь полигон, на этот раз Ашулук, как и в предыдущий раз, дивизион за боевые пуски получил оценку «отлично».

Срочная служба подходила к концу, но расставаться, с военной техникой, сослуживцами – не хотелось. Манила Евгения Ивановича профессия военнослужащего войск ПВО. После недолгих раздумий, было принято решение о поступлении в школу прапорщиков, в п. Костерево Владимирской области, после окончания которой, продолжил службу в том же дивизионе, только уже в должности начальника дизельных электростанций.

В 1976 году познакомился с будущей супругой Лидией Андреевной, в этом же году сыграли свадьбу. В 1977 году родился сын Александр.

В 1981 году попал на целинные земли Казахских степей. С 1982 по 1983 год исполнял интернациональный долг в Сирии (Ливанский кризис), в качестве военного советника.

«Соседство с Израилем, обладающим многочисленными отлично подготовленными ВВС, всегда заставляло сирийское руководство обращать пристальное внимание на ПВО. Противовоздушная оборона, по сути, стала единственным видом вооруженных сил арабских стран, которые успешно выполнили поставленные перед ними задачи, с помощью советских специалистов», - вспоминает Евгений Иванович.



Сирия, 1982 г.

Почти тысячный коллектив советников и специалистов быстро включился в работу. А работа нам предстояла большая: развернуть смешанные зенитно-ракетные бригады, укомплектовать все это техникой, вооружением, средствами управления; построить совмещенные командные пункты ПВО и ВВС. По мере поступления из СССР развернуть автоматизированные средства

управления. Всякое было, но поставленную задачу, выполнил честно. За выполнение интернационального долга в Сирии награжден медалью «За отличие в воинской службе 2-й степени» (на фото).



После возвращения, службу продолжил в ставшем уже родном дивизионе. Вновь выезды на полигон, учения и повседневная деятельность. За весь период службы Евгений Иванович прошел 12 полигонов, среди которых вышеупомянутые Капустин Яр, Ашулук и Сары-Шаган.



Командировка в Сирию, 1983 г. (второй справа Мосин Е.И.)

Незаметно пролетели 22 года в 105-й зрбр. В 1993 году, после расформирования бригады, был уволен в запас. Работал на многих предприятиях и в организациях района, но душа тянулась к армии. С 2009 года и по настоящее время – работает сторожем в районном военном комиссариате.

Евгений Иванович, активный участник в работе Березовской районной организации ОО «Белорусский союз офицеров». Многие экспонаты музея воинских частей Березовского гарнизона – это раритеты, подаренные им безвозмездно.

В настоящее время, военную династию продолжает сын, который после окончания Ленинградского высшего общевойскового командного дважды краснознаменного училища имени С.М.Кирова в 1998 году, был направлен для прохождения службы на Балтийский флот ВМФ РФ, где в настоящее время в воинском звании майор, занимает должность начальника полигона.

Главный редактор:

Непарко В.А.

Редакционная коллегия:

Евтух Н.С.

Новик В.В.

Скворцов Е.О.

Адрес редакции: 225209, Брестская область.,г. Береза, ул. Ольшевского, 33. **Тел.:** 8-01643-4-50-18**e-mail:** riaglobus@tut.by (работа с воинскими частями)bereza_rvk@tut.by (новости, подготовка материалов)

Компьютерный набор и оформление: Скворцов Е.О.

Тираж номера: 50 экз. Распространяется бесплатно.**Верстка и печать**