



Игорь Николаевич Бачиш родился в 1967 году в селе Нарым Парабельского района Томской области. Отучился год в шпалозаводской средней школе, затем вместе с родителями в 1975 году переехал в посёлок Мьельджино Каргасокского района. После окончания восьмилетки продолжил образование в шпалозаводской школе. В 84 году, получив аттестат о среднем образовании, попытался поступить на факультет физической культуры в пединститут, но не прошёл по конкурсу. Поступил на десятимесячные курсы по специальности «тракторист-водитель» в Парабельское СПТУ, которые окончил в 1985 году. Отработал 8 месяцев водителем, после чего был призван в ряды Советской Армии в апреле 1986 года. Прошёл подготовку в учебном центре в Нагорном Карабахе, затем был отправлен в Чирчик под Ташкент, и уже оттуда – в Афганистан. С августа 1986 по апрель 1988 проходил службу в 186-м отдельном отряде спецназначения, входящем в состав 22-й бригады, который дислоцировался в населённом пункте Шахджой. Служил водителем. Сначала обеспечивал подвоз питьевой воды, а через год возглавил отделение бензовозов.

Из армии демобилизовался 3 июня 1988 года в звании младшего сержанта. Награждён юбилейными медалями. После окончания службы работал в Каргасокском леспромхозе, затем устроился в Газпром по линии МЧС в военизированную пожарную охрану. После реорганизации службы был назначен на должность заместителя начальника по техническому обеспечению. Заочно окончил Томский лесотехнический техникум. Женат, имеет двоих детей. В настоящее время является председателем Каргасокского районного отделения Томской региональной организации РСВА.

## Всё важно на войне...

Буквально через пять дней после призыва Игорь в числе других новобранцев был отправлен в учебный центр в Нагорный Карабах, в город Степанакерт. Территория учебки находилась в историческом месте: именно там в дореволюционное время дислоцировалась часть царской армии.

Водителей готовили очень серьёзно: и маршброски, и теория, и практическое вождение в условиях горной местности, и прочие военные тонкости, которые должен знать военнослужащий. Игорь навсегда запомнил имя своего первого командира, и потом, уже на войне, несчётное количество раз мысленно благодарил его за требовательность, строгость и за науку не пренебрегать никакой мелочью в боевой обстановке. Он, Александр Сашинский, сам прошедший Афган, не скрывал от них, желторотых юнцов, что впереди их ждёт трудная задача.

– Хотя вас готовят водителями, но при распределении на месте неизвестно, кем вы будете, куда вас

пошлют, – часто повторял он, призывая не пренебрегать никакими военными навыками.

Четыре с половиной месяца в учебке стали хорошей школой. А в августе через Баку ребят отправили под Ташкент – в Чирчик. 4 августа 1986 года самолёт, на борту которого находился и Игорь Бачиш, вылетел из Ташкента в Кабул.

– В пересыльном пункте в Кабуле мы находились недолго – дня три-четыре, – вспоминает Игорь Николаевич. – Потом нас поделили по командам. – человек по 50 – и отправили в Кандагар. Уже оттуда перебросили за 140 километров в уезд Шахджой в провинции Забул, где дислоцировался 186-й отдельный отряд спецназначения, входящий в состав 22-й бригады. В её составе было 4 отряда. С августа 86-го по 24 апреля 88-го года я и проходил службу в составе этого подразделения в качестве водителя.

Игоря определили на автомобиль подвоза питьевой воды. Поначалу его это сильно задело и

даже обидело. Как же так? Кого-то посадили за руль боевой машины, а он должен быть водовозом?

И лишь потом, спустя годы, он понял, что и он сам, и его машина выполняли задачу стратегическую, ибо вода в пустынной местности под беспощадным палящим солнцем олицетворяла саму жизнь. И вообще – не было на той войне задач главных и второстепенных. Они все были одинаково важными и жизненно необходимыми.

Тем более, что до артезианской скважины, находившейся на высоте, добираться было непросто, требовались осторожность и водительский опыт, ведь вражеские снайперы не дремали.

Шахджой располагался в непосредственной близости от Пакистана.

Разведчики их бригады постоянно находились в боевых выходах – пеших и механизированных. За ними была закреплена определённая территория – провинция Заболь. Два раза в день



Июнь 1988 года. Демобилизация



Шахджой. Осень 1986 года

совершались облёты досмотровых групп силами 205-й отдельной эскадрильи, целью которых был контроль передвижения транспортных средств, караванов, пеших групп со стороны Пакистана. Если возникала необходимость, то из засады они уничтожали караваны, колонны. Иногда разведгруппе приходилось сидеть в засаде по трое-четыре суток.

– Бывало так, – рассказывает Игорь Бачиш, – что моджахеды прогоняли сначала отару овец на том месте, где предполагали какую-то засаду. И

наши разведчики частенько, чтобы не выдать себя, пропускали эту отару, дожидаясь каравана. Несмотря на то, что ребята у нас были очень опытными и профессиональными, одна из разведгрупп почти полностью погибла. Двое из ребят посмертно получили звание Героя Советского Союза. А дело было так. Появились данные, что должна пройти механизированная колонна со стороны Пакистана. Ушли на броню, сделали отвлекающий манёвр, скрытно ночью в пыли высадились, заняли определённую точку, где должна была пройти пред-

полагаемая колонна. Это была уже территория Пакистана (границы как таковой не было). Колонну встретили, остановили, уничтожили, но в это время из Пакистана шёл ещё один отряд, переодетый в советскую форму. Он шёл на афганскую колонну, которая должна была пройти. С рассветом группу нашу из 16 человек обложили. Подтянули из кишлака пушки. Наши постарались прийти к ним на помощь, но запоздали. 16 ребят погибли, в живых остались лишь четверо, находившихся на возвышенности.





Игорь Бачиш справа. Шахджой. 1987 год

Когда через год демобилизовался старший призыв, Игорь возглавил отделение бензовозов. В его подчинении было семь человек. Он отвечал за людей, за исправность машин, за своевременное обеспечение топливом. Работа, с одной стороны, обычная, даже рутинная, но с другой – очень опасная. Ведь бензовозы в первую очередь попадали под прицел. Частенько приходилось попадать и в засады, и под обстрелы...

– Специфика была такая, что если куда-то шли с бронёй, то передвигались ночью по пустыне без фар, – продолжает свой рассказ Игорь Николаевич. Пылища, видимости никакой, ориентировались на звук, опирались на собственное чутьё. Скорость меньше 20 км. Местность пересечённая: барханы, ямы...

Игорь Николаевич вспоминает, что у них довольно часто возникали проблемы с обеспечением.

цев. Их нужно было подстраховать, обеспечить им безопасность. Что могли, забрасывали вертолётами. Вертолёты летали на пределе – 8 метров над землёй, чтобы не быть перехваченными стингерами (американскими переносными зенитно-ракетными комплексами, предназначенными для поражения низкорельефных воздушных целей). Однажды практически на его глазах произошёл трагический случай, когда экипаж вертолёта «Ми-6» не переставил высотомер и при посадке врезался в землю. Перед этим вертолёт садился в точку, которая была значительно ниже уровня моря.

24 апреля 1988 года подразделение, где служил Игорь Николаевич, одним из первых снялось с места для выхода из Афганистана. Сначала ушла эскадрилья, а потом уже и все остальные двинулись в путь. Выход был очень беспокойным. Никто не знал, как поведут себя моджахеда, как они будут реагировать на прохождение первой колонны.

Подрывы, обстрелы были на всём пути следования. В одном месте даже пришлось изменить маршрут: поступили разведанные, что некие силы готовятся встретить колонну советских войск. По минному полю шли одной колеёй. Отступление даже на 10 см грозило подрывом. 27 апреля, в День Афганской революции, пришлось стоять на Тёплом Стане в Кабуле, чтобы избежать лишних диверсий и провокаций. Затем обеспечивали отход других подразделений. Границу пересекли лишь 29 мая 1988 года...

Вот так и закончилась для него она – эта война... На всю жизнь запомнил он своих боевых товарищей, связь с которыми поддерживается и по сей день, своих командиров, так многому научивших и своей требовательностью наверняка сохранивших и ему, и многим его сослуживцам жизнь. А ещё эта война помогла усвоить навсегда, что любое дело надо делать честно, на совесть.