

## Работа полка в 60-е и 70-е годы в рассказах ветеранов.

(воспоминания инженера по СД Фоата Абдуловича Исмаилова, служил в 194 втап 1960-1975гг)

\*\*\*

194 гв.втап из Средне Белой(Амурской области) в Фергану перебазировался летом 1960 года.

На фюзеляжах некоторых ЛИ-2 сквозь краски выступали слова: "Вперед-на запад!", но второй раз на запад не долетели - приземлились в Фергане.

Во время ВОВ на ЛИ-2 были установлены турельные установки (и то не на все). Но на самолетах, прибывших в Фергану, бортового оборонительного оружия уже не было.



*Аэродром Фергана. 1963 год. Полк еще на ЛИ-2 (фото Гергеи Д.Г.)*

Полк состоял из 4-х эскадрилий ЛИ-2 (четвертая – планерная без планеров). Члены семей и тыловая техника прибыли наземным эшелоном.

На первых порах семейные жили в клубе полка разделив свою "жилплощадь" простынями. Холостяки жили в казармах. По мере высвобождения жилья убывшими в Ханабад офицерами полка ИЛ-28 многодетные семьи занимали их квартиры. Потом стройбат построил дома для втап и ВДД - угол Ленина и Фрунзе и город выделил из своего фонда квартиры на Фрунзенском массиве. Холостякам выделили общежитие в сборно-щитовом домике на Карла Либкнехта. Там же силами ИАС были собраны 2 сборно-щитовых домика. Таким образом, квартирный вопрос решался положительно. Председателем жилищной комиссии полка был начальник связи АП м-р Креницкий, который к этому вопросу подходил очень принципиально.

Летом 1960г. в Фергану из Костромы была передислоцирована 105 гв.ВДД (полки разместились в Чирчике, Оше и 345 ПДП вместе со штабом 105 ВДД разместились на территории ШМАС, который был расформирован по плану сокращения 1млн.600 тысяч чел.) Наш полк был закреплен в плане политического обеспечения к политотделу 105 ВДД, т.к.у нас не было своего политотдела.

На аэродроме полку достались ветхие эскадрильские домики и КДП, самолеты разместились на грунте. Полк занимался плановыми полетами на УТП и выполнял задачи по десантированию ВДД и военные перевозки по плану штаба ТУРКВО.

Самолеты ЛИ-2 завершили свои полеты в 1964г. В моей летной книжке зафиксирован крайний полет на ЛИ-2 10.08.1964 года. Основную массу самолетов ЛИ-2 передали в территориальное Управление ГВФ по Средней Азии.

На АН-12 в первую очередь перешли полки входящие в состав авиационных дивизий дислоцированных на западных границах СССР. После них в конце 1964г. начались мероприятия по перевооружению нашего полка. По плану перевооружения на аэродроме в срочном порядке построили типовое здание ТЭЧ, эскадрильские домики, здание КДП с учебными классами, здание тренажерного комплекса. Завезли учебно-наглядные пособия, техническую литературу по АН-12.



Аэродром Фергана. 1984 год. 2 АЭ у своего домика (фото Алешина В.Н.)

В полк прибыли выпускники военных училищ и академий, которые обучались на АН-12.

Руководящий состав летной службы и ИАС прошли переучивание при Витебской *втад*, после возвращения они стали переучивать остальной личный состав АП. Планированием переучивания руководил НШ АП подполковник Снигерев. Изучение конструкции и правил эксплуатации АН-12 организовывал зам. по ИАС АП подполковник Краснянский Борис Анатольевич совместно с инженерами АП по службам. В штатах экипажей АН-12 первоначально были по 2 плоскостных техника (т-к правой и левой плоскости отдельно), в последствии эти должности упразднили и техников переучили на бортовых техников по АДО. Переучиванием адошников руководили инженер АП по АО м-р Гринблат Аркадий Аронович и инж. АП по АВ и ДО м-р Зайденс. Таким образом, укомплектовались новые штаты 194 *втап*. При переходе на АН-12 произошли изменения в штатной структуре АП: из 4-х АЭ на ЛИ-2 стало три АЭ АН-12. Авиазвенья стали отрядами. На одну ступень повысились воинские звания рук. состава. Количество личного состава АП увеличилось вдвое.

В полк поступили самолеты АН-12 бывшие в эксплуатации в Витебской *втад*. Самолеты были производства Иркутского авиазавода, без крыльевых кессон-баков и без подпольных топливных баков.

Через три года эти самолеты мы отогнали и передали в Завитинский *втап* (они летали на АН-8), а мы получили самолеты АН-12 БП, оснащенные аппаратурой для поиска - АРК-У2.

В 1970г АН-12 с бортовым номером 11 (заводской №1702) оборудовали аппаратурой для забора пробы атмосферного воздуха (после атомных взрывов на тер. Китая мы несколько раз вылетали на забор воздуха). По плану переучивания летные экипажи тренировались по поиску космических аппаратов, выходя на наземные радиомаяки Р-855УМ по десантированию при тренировочных полетах использовали ПДММ (парашютно-десантный мягкий мешок), который выбрасывался б/техником по АДО, имитируя парашютиста. Для тренировочных полетов в СМУ и подтверждения класса вылетали на аэродромы ВТА в Прибалтику.

Специалисты ТЭЧ АП под руководством нач. ТЭЧ м-ра Тихонова Иннокентия Илларионовича в кратчайший срок освоили выполнение 50, 100, 200 часовые регламентные работы. На первых порах 600 и 1200 часовые регламентные работы выполнялись в полках Витебской дивизии, к концу 1969г. ТЭЧ 194 *втап* освоила выполнение всех видов работ на самолетах АН-12 своими силами.

Перевооружение полка прошло по плану. *Втап* стал участвовать на учениях ВДВ, по поиску космических объектов и выполнял другие задачи по планам ВТА.



Перевооружением полка на АН-12 руководил командир АП Герой Советского Союза *полковник Зайцев Борис Михайлович* (мой командир экипажа - по штату).

Новые самолеты с авиазаводов в наш полк не поступали. Для пополнения самолетного парка 194 *втап*, после передачи самолетов АН-12 в Завитинск, мы получили АН-12 БП бывшие в эксплуатации в частях Тульской 12-й Гвардейской военно-транспортной дивизии. Уже шло перевооружение полков *втад*, расположенных на территории западных военных округов на новые типы транспортных самолетов (ИЛ-76, АН-22). Заштатные самолеты АН-12 БП этих полков передавались для пополнения отдельных *втап*. По сему руководство ВВС перестало заказывать поставку новых самолетов АН-12. В 1972 г. и Ташкентский авиазавод перестал выпускать АН-12 для ВТА и переходил на выпуск самолетов ИЛ-76.

В составе полка было несколько АН-12А, которые доработали на ФМЗ (устанавливали подпольные топливные баки), и они стали называться АН-12АП.

В основном перевооружение полка завершилось к 1967г. С этого года полк уже в полном составе выполнял поставленные задачи

Обновление же самолетного парка длилось до 1975 года. К этому времени полк был полностью оснащен самолетами АН-12БП, других не было.

В 1975 г мы перегнали эскадрилью самолетов АН-12 БП из Сещи в Фергану на хранение. Группу приемки самолетов возглавлял мой коллега инженер 1-эскадрилии капитан Виктор Якунчиков. Тогда я встретил в Туле бывшего нашего комполка Кузнецова, зам. по ИАС Б.А.Краснянского и Виктора Шопалова (на ЛИ-2 был правым летчиком нашего экипажа). Он на своем ИЛ-14 доставлял нас в Сещу.

\*\*\*

**Кузнецов Николай, служил 1960-1962 бортрадистом на Ли-2:** Ко времени нашей демобилизации в 1962 г. уже было известно, что полк переходит на АН-12 и руководство стало задумываться над качественным укомплектованием штатов, в частности, воздушных радистов. Мы были уже подготовленными специалистами, и желающие могли остаться на сверхсрочную службу. Предложение было весьма соблазнительное и почти все радисты долго думали, не решаясь сделать окончательный выбор. В конечном итоге очень многие выбрали воинскую службу и наши с ними пути разошлись. Всех я уже не могу вспомнить, но некоторые фамилии назову: Андреев Анатолий, Елисеев, Жарков, Лейн Анатолий, Рыбаков, Смирнов, Гусаров Виктор.

Мне довелось служить в одной части с человеком, который был механиком самолёта у самого Гастелло. Это был старшина Мураволов с 1 АЭ, высокий, грузный, переваливавшийся как медведь, особенно в рабочем комбинезоне. В 62 году он собирался на пенсию и прилюдно сожалел, что в своё время отказался от присвоения звания младшего лейтенанта. "Старшина - это солидно, а кто такой младший лейтенант?" - так он тогда говорил. Но когда стали считать пенсию в денежном выражении, он понял, что такое младший лейтенант и что такое старшина.

В наших молодых солдатских головах Мураволов представлялся чуть ли не участником Октябрьской революции, впрочем, выглядел он вполне сносно, несмотря на грубоватые черты лица. Когда мы приставали к нему с расспросами о Гастелло, он говорил: "Ну что Гастелло? Капитан как капитан. Вон у нас в части много таких." И, вероятно, он был прав.

**Фоат Исмагилов:** Кроме указанных бортовых радистов того периода я помню Долганенко Леонида (уволился в 1975г, похоронен под Одессой в родном селе). Его закадычный друг бортрадист Великов Иван Иванович - проживает в Москве.

\*\*\*

**Горелов Виктор Иванович уточняет:** я прибыл в полк в 1964 году, АН-12 не было ни одного, были ЛИ-2, но они уже не летали, так как полк переучивался теоретически на АН-12. ЛИ-2 передавались в ГВФ. Первый АН-12 принимали в Витебске в январе 1965г. тех.группа во главе старшего инженера полка м-ра Токочева. Ст.борт техник ст. л-т Даниелян Владимир Николаевич ст.техники Горелов, Ходос, механик Щетинин и специалисты групп. Это был первый самолет командира полка п/полковника Зайцева.

В феврале пришел приказ на звания согласно штатам АН-12: командир – полковник, командир эскадрилии - подполковник. командир АН-12 – капитан).

\*\*\*

**Фоат Исмагилов:** Выброска десантников ПДП организовывалась следующим образом:

- Ошский 111 гв.пдп на прыжки в Фергану всегда прибывал своим ходом, тренировочные прыжки они совершали на нашем аэродроме.
- В Чирчик (351 гв.пдп) с нашего полка вылетали 1-2 самолета АН-12 для обучения десантников к прыжкам с АН-12 в течении около 5 летних смен.
- Личный состав 345 гв.пдп (Фергана) тренировочные прыжки совершали только с наших АН-12.
- первоначальные прыжки во всех ПДП совершали с самолетов АН-2 эскадрильи, которая входила в состав 105-й Гвардейской воздушно-десантной Венской Краснознаменной дивизии.
- Дивизионные учения проводились с привлечением кроме нашего полка и др. ВТАП.



*Аэродром Фергана. 1969 год. Погрузка десанта 105 гв.ВДД*

\*\*\*

24 октября 1960г.на космодроме Байконур произошла катастрофа при подготовке ракеты к испытательному полету, погибло много народу, в т.ч.ГК РВСН М.И.Неделин.

Несколько экипажей нашего полка были привлечены к перевозкам: развозили погибших и раненых(обожженных) по госпиталям Ташкента и Алма-Аты. Это была жуткая картина.

\*\*\*

Летом 1962г. сильным ураганным ветром были выведены из строя самолеты транспортной эскадрилии (войсковой части 55115), обслуживающей Семипалатинский атомный полигон (самолеты не были пришвартованы). По слухам, один АН-2 сильным ветром был переброшен на другой берег Иртыша.

**Мороз Савелий Иванович:** 24 июля 1962 года. Распоряжением Главкомандующего ВВС, в распоряжение 647-го смешанного авиационного полка специального обеспечения (сапсо), для работы на Семипалатинском полигоне, была откомандирована авиагруппа 194 гв. втап в составе одного звена самолетов Ли-2. Возглавлял группу капитан Денисов (штурман В. Жилин). В состав группы входили экипажи капитана Бухавецкого (штурман Поздняков В.К.) и Эксперова (штурман Мороз С.И.).

24 июля 1962 года авиационная группа вылетела на выполнение специального задания. Грунтовый аэродром «Т», временного базирования, располагался вниз по течению реки Иртыш, в 130 километрах от г. Семипалатинска.

Основной задачей стоящей перед экипажами было проведение полетов на замер уровня радиации в эпицентрах ядерных взрывов.

Полеты для замера экипажи выполняли на второй день после взрыва.

На такие полеты, для замера радиоактивных элементов в районе полигона, самолеты (обычно два) вылетали через 30 минут после взрыва. Экипажи обследовали район полигона в прямоугольнике ограниченном размерами 100 на 80 километров (методом «гребенка»), наблюдая при этом, в эпицентре взрыва, еще дымящиеся развалины строений и сожженную технику. Полеты проводились на предельно малых высотах (≈50 метров) и были для нас изнурительными. Продолжительность полета доходила до шести и более часов. К сожалению, о защите от облучения авиаторов в те времена мало задумывались, за что экипажам пришлось платить собственным здоровьем.

Присутствующие на борту специалисты химических войск фиксировали показания приборов и составляли карты фактической зараженности.

Воздушные ядерные взрывы на Семипалатинском полигоне (УП-2) проводились до 1 декабря 1962 года и были прекращены в связи с введением моратория на проведение ядерных испытаний в атмосфере, космическом пространстве и под водой.

Потребность в самолетах нашего полка отпала и экипажи вернулись в Фергану.

Из летной книжки штурмана экипажа Мороз Савелия Ивановича следует:

«За время специальной командировки с 24 июля по 15 ноября 1962 года произвел 29 полетов с общим налетом 122 часа. Из них: днем: 24 полета с налетом 112 часов. В том числе 40 часов в сложных метеоусловиях. Ночью: 5 полетов, 10 часов из них 4.20 в сложных метеоусловиях. Посадок с заходом по ОСП – 4 при установленном минимуме. Произведено 24 полета на боевое применение из них 3 полета в сложных метеоусловиях днем и два полета ночью».

\*\*\*

**Исмагилов Фоат:** Наш экипаж в составе: ком.экипажа Денисова, штурмана Жилина Валерия, правого летчика Шаповалова Виктора, борт.радиста Лобанова Михаила и меня (*Исмагилова Фоата*) вылетели на самолете Ли-2 борт №42 (по штату самолет числился за экипажем Героя Советского Союза подполковником Зайцевым). По прибытии на аэродром назначения нас встретили пограничники и провели проверку по всем законам пограничной службы, такие проверки проводились после каждого полета за пределы данного аэродрома.

В те годы атомные испытания проводились очень часто, и все взрывы были воздушные, бомбы сбрасывались с самолетов Ту-16 (Ту-4). После взрыва продукты распада радиоактивных элементов ветром разносились по территории Казахстана и Алтайского края.

Однажды после очередного взрыва направление ветра изменилось, и радиоактивное облако накрыло аэродром нашего базирования. На второй день по прибытии на аэродром замерили уровень радиации самолетов - счетчики зашкаливали. Мы подручными средствами провели дезактивацию самолетов, а нас самих никто и не проверял (невозможно сравнить с ситуацией на Чернобыле, где мне пришлось участвовать с первых дней аварии - там все было организовано для защиты летного состава). Теперь, по прошествии многих лет, я удивляюсь преступной безответственности организаторов этих полетов, которые пренебрегали здоровьем людей, работающих на испытаниях. Кстати, о фактах заражения членов экипажей на руки никаких документов не выдавалось.

Кроме указанных полетов на замеры наши экипажи выполняли и другие задачи в интересах испытательного полигона.

27.08.62г. мы привезли из Вильнюса аппаратуру сейсмического контроля.

24.08.62г. наш экипаж доставил в свинцовом контейнере пробу грунта из эпицентра взрыва в Арзамас-16.

3.08.62г. мы прилетели на аэродром Шагол (ЧКВАУШ) за основным изделием. Полы самолета усилили дощатыми настилами. При помощи автокрана изделие погрузили в самолет. Самолет снаружи и изнутри охраняли офицеры КГБ. После загрузки самолета пошли проливные дожди, грунтовая ВПП раскисла и не было возможности взлететь. А испытательный центр требовал изделие.

Срывался график испытаний. После 4-х дней ожидания 7.08.62г. командир экипажа к-н Денисов принял решение на взлет по необорудованной для полетов целине левее от основной ВПП и взлетели.

Груз был доставлен для испытаний в целостности и сохранности. Таким образом, грозное атомное оружие впервые в истории было доставлено на самолете ЛИ-2. Наш ЛИ-2 стал как бы носителем атомного оружия.

1.09.62г. мы улетели в Фергану на регламентные работы. Нас заменил другой экипаж нашего полка. Наши экипажи там работали до лета 1963г.

\*\*\*

**Мороз Савелий Иванович:** Летом 1965 года в Каракалпакии была выявлена эпидемия холеры. 10 августа экипажи полка (в т.ч. экипаж Эсперова - штурман Мороз С.И.) вылетели в Ташкент, где произвели загрузку личного состава и грузов для доставки их в аэропорт г. Нукус. Военские части предназначались для установления карантина путем блокирования передвижения населения, с целью исключения распространения холеры в незараженные районы страны. По словам десантников, были попытки подкупа с целью побега с зараженных районов.

В последующие дни, перевозки войск и грузов, с этой же целью, осуществлялись с аэродромов Ташкент, Ош, Фергана до 23 августа включительно. В сентябре рейсы в Нукус осуществлялись эпизодично, но добавился еще один аэродром – Тахи-Аташ.

Осенью десантники вернулись наземным транспортом в места дислокации.

\*\*\*

В 1966г после Ташкентского землетрясения наш полк к перевозке гуманитарных грузов не привлекался.

\*\*\*

23 апреля 1967 года, впервые экипаж нашего полка вылетает на выполнение специального задания правительства по поиску космических объектов. А 24 апреля при посадке космического корабля (КК) «Союз-1», пилотируемого летчиком-космонавтом СССР В. Комаровым, они становятся свидетелями трагедии. В 6 часов 24 минуты, в 65 километрах восточнее г. Орск, из-за отказа парашютной системы погибает летчик-космонавт СССР Комаров В.М.

\*\*\*

В 1967 году экипаж зам.командира полка подполковника Денисова В.А. выполнил успешную выброску спортсменов-парашютистов на пик Коммунизма, а летом 1968 года его же экипаж десантировал 36 десантников на отметку 6100 м, и 10 спортсменов на пик Ленина (7100 м). К-сожалению, 4 спортсмена погибли из-за внезапного порыва ветра. (подробнее см. повесть Э. Севастьянова). Погибших оставили на вершине до следующего года. Обе выброски производились на самолете Ан-12 борт №93.

В 1969 г. тела погибших на пике Ленина парашютистов Томаровича и Юматова отвезли в Москву на АН-12 №11650 (ст.борттехник Александр Воронко, борттехник по АДО Илья Раскин - остальных не помню). Двоих, Мекаева и Глаголева, по просьбе родных захоронили в горах на промежуточной площадке Ачик-Таш и установили 2 памятника.

\*\*\*

30 мая 1968 года экипажи полка перелетели на аэродром Джанкой, доставив туда грузы и личный состав принимавший участие в стратегическом учении Министра обороны СССР «Весенний гром» (с 3 по 8 июня), где впервые в истории РВСН был произведен залп ракет.

3 июня полк был поднят по тревоге, с вылетом в зону ожидания... Этим вылетом участие нашего полка в учениях и было завершено.

\*\*\*

20 августа 1968 года. По плану проведения учений «Дунай» - проводимых Министерством обороны СССР в августе 1968 года, для обеспечения посадочного десантирования в Чехословакию от ВТА привлекалось 440 самолетов Ан-12. Непосредственная подготовка началась 17-18 августа. Прежде всего готовилась авиационная техника, отрабатывались маршруты полета и аэродромы высадки десанта, порядок взаимодействия, проводились другие мероприятия. В первый день операции, для обеспечения высадки десантных дивизий, в распоряжение руководителя учения «Дунай» (генерал армии И.Г. Павловский) выделялись пять дивизий военно-транспортной авиации. Боевую тревогу объявили в 23.00. По этому сигналу все командиры должны были вскрыть один из пяти хранящихся у них секретных пакетов (операция была разработана в пяти вариантах), а четыре оставшихся в присутствии начальников штабов сечь не вскрывая. Во вскрытых пакетах содержался приказ на начало операции «Дунай».

Накануне ввода союзных войск на территорию Чехословакии в частях и подразделениях прошли митинги и собрания, на которых личному составу было зачитано заявление ТАСС, где говорилось, что партийные и государственные деятели ЧССР обратились к Советскому Союзу и другим союзным государствам с просьбой об оказании братскому чехословацкому народу неотложной помощи, включая по-

мощь вооруженными силами... Заявление ТАСС было опубликовано в советской печати 21 августа 1968 года.

Советским воинам разъяснялось, что ввод союзных войск на территорию Чехословакии вызван необходимостью защитить братский чехословацкий народ от происков внутренней и внешней контрреволюции. Разумеется, с нынешних позиций чехословацкие события оцениваются по-другому. Но в то время происшедшее в ЧССР воспринималось всеми именно так, как было сказано в заявлении ТАСС, и предстоящая акция виделась всем как неизбежная, адекватная возникшей угрозе мера. Все были уверены, что идут на помощь друзьям...

Расчет на взлет был таков: по два парашютно-десантных полка на один аэродром. 20 августа вся техника, грузы, боеприпасы двух воздушно-десантных дивизий были загружены в самолеты. В ночь с 20 на 21 августа в воздух поднялись первые «Аны», уносившие в Прагу и Брно разведывательные отряды. С небольшим отрывом с взлетных полос стартовали главные силы.

Прикрытие боевых порядков осуществляли три полка истребителей-бомбардировщиков и четыре полка истребителей из состава 16-й воздушной армии. Подавить систему ПВО Чехословакии при таком многослойном перекрытии воздушных зон не составляло труда. Мастерство и мужество летчиков во много преопределили ход операции.

Экипажи полка осуществили вылет в боевых порядках «поток одиночных самолетов» с аэродрома Витебск на аэродром Брно (Чехословакия). По словам очевидцев: «чешский военный аэродром напоминал немислимую круговерть. Из люков приземлявшихся самолетов выбегали люди, стремглав бросаясь к грузовым «бортам». Зашвартовать и загрузить технику в самолет дело сложное. Но и привести ее в боевое состояние – не менее трудная задача. На землю летели замки крепления, пряжки, тугие стягивающие ремни. А самолеты тем временем взлетали и поднимались, и над всем этим морем техники и людей барражировали красноразведывательные истребители. Не прошло и часа, как подразделения 350-го гвардейского парашютно-десантного полка начали выдвижение на свои маршруты...». Задание выполнено.

После выгрузки десанта экипажи перелетели для дозаправки на аэродром Кишкун Ладхазе (Венгрия) и далее осуществили перелет по маршруту Волгоград – Фергана.

В это же время оставшиеся экипажи полка участвовали в перевозке войск с аэродрома г. Свердловска на аэродром Барановичи.

Советское правительство и Министр обороны СССР высоко оценили действия воздушно-десантных войск и авиаторов. Вывод, содержащийся в одном из документов «Особой папки» гласил: «В военном отношении операция по вводу наших войск в Чехословакию была проведена безукоризненно. Армия показала высокий уровень боевой готовности и великолепное профессиональное мастерство...».

**Исмаилов Фоат:** в июле 1968г. несколько экипажей полка из разных эскадрилий под видом обеспечения учений войск тыла был переброшен в Витебск. Там, получив полетные карты по Европе и загрузив десант из состава Витебской десантной дивизии, мы перелетели на аэродром Барановичи. Полку была поставлена задача - доставить десант на аэродром Брно (Чехословакия). Началась интенсивная подготовка к предстоящей операции. На кабины десантных машин нанесли белые полосы, на фюзеляжи и крылья самолетов истребительной авиации нанесли красные полосы для отличия от техники чехословацкой армии.

Там мы освоили новый способ запуска АИ-20М от ТГ-16 другого самолета (в срочном порядке были изготовлены кабели-переходники).

21.08.1968г. ночью в СМУ на низкой высоте при полном радиомолчании с интервалом 1,5 мин. полк вылетел на Чехословакию. На душе, конечно, было тревожно - ведь никто не знал, что нас ждет впереди.

В случае сопротивления аэродром предполагалось захватить выброской десанта.

Около 5 часов утра запросил посадку на Брно пассажирский ИЛ-18 рейса Москва-Брно. А рядом с ним крыло к крылу летел АН-12 с разведротой на борту. После посадки десантники захватили КДП и сообщили о готовности приема десанта посадочным способом. Таким же способом был захвачен аэродром Рузене (ПРАГА).

Выгрузив десант, мы ушли на Венгрию. После взлета было видно движение доставленного нами десанта по мосту через реку в сторону крупного города Словакии.

На аэродроме Кишкун Ладхазе (Венгрия), дозаправив самолеты, мы пошли на Волгоград, оттуда на Фергану. На этом участие нашего полка в операции "ДУНАЙ" благополучно завершилось.

\*\*\*

**Исмагилов Фоат:** Зимой 1969г. на южные р-ны Казахстана выпал обильный глубокий снег и засыпал все пастбища. Поскольку там скотина постоянно питалась подножным кормом, заготовливать в корм (сено) впрямь не было принято..... Сотни отар овец оказались в снежном плену и начали умирать от голода. Советское правительство приняло решение по оказанию практической помощи скотоводам Казахстана: из Сибири прибыли эшелоны с прессованным в тюки сеном, ВТА выделила самолеты.

Мы в составе одной АЭ 29.01.69г. приземлились на аэродроме ГА города Чимкента. На самолетах были установлены транспортеры ТГ-12 в варианте ШГ.

Авиагруппу возглавлял командир 2 АЭ подполковник Поддувалов, прибывший в Фергану из Иванова. Командиром нашего экипажа (борт №11) был майор Алик Мицко.

Для загрузки тюков с сеном в самолеты были привлечены учащиеся ПТУ г.Чимкента.

Вылетая в район предполагаемого расположения отар, мы их не смогли обнаружить. Все бараны превратились в снежный ком, и с воздуха трудно было их различить. Потом на каждый борт стали брать местных зоотехников, которые по возможности указывали место расположения своих отар. Выходя в указанный район экипажи АН-12 с высоты 50 метров, сбрасывали тюки сена в варианте Ш Г. Для наших экипажей это были изнурительные полеты.

Полеты проходили на малой высоте, что требовало от экипажей предельной слаженности в работе. Всем составом экипажа приходилось включаться в поиск затерянных стад баранов, которые были засыпаны снегом. Каждый экипаж совершал по 4-5 вылетов. Эта операция длилась около 20 дней. Часть баранов была спасена, но много их и погибло.

Этот эпизод показан в худ.фильме "Меня ждут на земле", но с большими искажениями.

\*\*\*

**Исмагилов Фоат:** До 1969г граница с Китаем не была обеспечена авиационным прикрытием. Но когда отношения обострились, было принято решение передислоцировать несколько полков истребительной авиации поближе к Китайской границе. В перебазировании этих полков участвовали экипажи второй эскадрилии нашего полка. Тогда я летал на АН-12 №11. Возили наземную технику и тех.состав на аэродромы Балхаш, Аягуз, Талды-Курган и др. Самолеты ИАП перелетали своим ходом. Полеты были напряженными, приходилось спать урывками под крылом самолета между загрузками бортов. На первое задание мы улетели с запасного аэродрома Яильма 3.06.1969г.(Запись в летной книжке Гнусарева Анатолия, служил в 194-м с 1956 года (Средне-Белая) по 1969 год(Фергана). Был замполитом 2 аэ. Летал штурманом (с Блиновым, Кудриным). Одним из первых переучивался на АН-12 в Витебске с Зайцевым и Волковым в 1964 году. Перевелся из Ферганы в Эмбу.

\*\*\*

**Исмагилов Фоат:** В летние лагеря на запасной аэродром Яильма наш полк впервые вылетел в мае 1967 года.

Далее такие перебазирования проводились ежегодно. Дополнительные перелеты на Яильму периодически проводились при очередных проверках боеготовности полка (например, как вывод полка из под удара. После перебазирования на запасной аэродром выполнялись плановые полеты на УТП (дневные и ночные). Отсюда же уходили экипажи на задания (командировки).

Специальная техника ТЭЧ АП и ОБАТО перебазировались наземным эшелоном, своим ходом.

На запасном аэродроме проводились тренировки по загрузке ПКРС ТЭЧ и средств АТО ОБАТО на транспортные самолеты АН-12. Так же проводились тренировки по дезактивации самолетов.

Дивизион РТО проводили тренировки по разворачиванию своих средств РТО полетов.

В1968 году тыловая служба ВТА провела укладку временных трубопроводов подачи топлива от железнодорожной станции до пункта заправки самолетов на запасном аэродроме Яильма.

Личный состав полка жил в палатках, питались так же в палаточной столовой. Почему-то иногда давали красную икру и пищу предназначенную для космонавтов в тубиках (борщи, соки и тп). Два года подряд с нами на Яильму перебазировался Ивановский ВТАП. Помню, они поймали (выкопали из норы) огромного варана и в клетке увезли в Иваново. Был случай, одного нашего техника ночью укусил кара-курт, и его возили в ближайшую больницу (род.дом), где ему сделали укол. Обошлось без последствий.

\*\*\*

70-е годы начались для полка с трагедии: 30 сентября 1970 года в экипаже командира отряда майора Мочалова Виктора Григорьевича (штурман – начальник политотдела полка подполковник Улитенко) произошла трагедия. На аэродроме Кызыл-Арват, при открытии грузолюка (по неоднократной команде руководителя полетов заместителя командира полка подполковника Урядова), в результате несогласованных действий членов экипажа, был задавлен задней створкой грузолюка воздушный стрелок рядовой срочной службы Кижеваткин. После этой трагедии было введено за правило – грузовой люк



открывает только бортовой техник по АДО со своего рабочего места, убедившись что воздушный стрелок покинул свое рабочее место.

5 октября, гроб с телом погибшего был доставлен в Куйбышев (экипажем командира корабля Василия Князева), где был перегружен на автомобиль и отправлен на родину в Саранск.

\*\*\*

*(Из воспоминаний зам.командира 2 АЭ Алешина Виктора Николаевича, служил в 194 гв.втап 1975-1987гг)*

Аэродром Яильма ежегодно использовался для полевых сборов до ввода войск в Афганистан в 1979 году. Далее полевых выходов хватало и без него. В 70-х годах случаев укуса кара-куртами не помню, но скорпионов часто находили по утрам в обуви – они залезали туда погреться. Был один случай укуса скорпионом, но противоядие ввёл свой врач, никуда не возили. Пострадавший укус перенес легко, его даже не пришлось отправлять на базу.

Магистраль централизованной заправки самолетов топливом, нами практически не использовалась из-за низкого давления в системе, заправлялись по-привычке от ТЗ. Однажды нам решили продемонстрировать работу системы, но окончания заправки мы не дождались. Зато истребители-бомбардировщики из Андижана, которые эксплуатировали этот аэродром также в качестве полевого и на период ремонта своей ВПП, пользовались централизованной заправкой как основной.



*Лейтенант Аleshин В.Н. на аэродроме Яильма. 1976 год.*

По рассказам Кудрина Ф.М. для тренировки воздушных стрелков в конце 60-х начале 70-х регулярно устраивались полеты на стрельбы по конусам с кормовой установки Ан-12: один самолет тащил конус (полотнище) на тросу, другой отстреливался по нему из пушек АМ-23. Конус таскали рядом с аэродромом с МК=180, слева над хребтом, направление восток-запад, двумя на 180 внутрь долины. Далее с отворотом на петлю для отставания стреляющего. Часто конус таскал Шапиро М.Д. Готовили полеты на базе 2аэ Казаков Р. (нач. группы обслуживания АВ и ДО второй АЭ) и штурман Буланов, исполняющий обязанности начальника воздушно-огневой подготовки полка. Конус (т.е. полотнище) стрелки часто отстреливали раньше времени, не успев дать пострелять другим. Были случаи и трос перебивали, однажды даже конус упал на стоянку самолетов.

Во второй половине 70-х тренировки по «воздушным целям» перестали проводить, зато тренировались по наземным, совмещая их с бомбометанием. На большинстве самолетов к этому времени были установлены транспортеры ТГ-12 М, позволяющие сбрасывать бомбы различного калибра с электрическими и механическими взрывателями. Для этого вдоль транспортеров укладывались специальные желоба и на обрезе грузолока при «выходе» бомбы производилось взведение электросигналом или выдергиванием чеки. Система была достаточно надежной, лишь однажды произошло зависание бомбы (обошлось без последствий). Бомбометание выполняли на полигоне под Фрунзе практическими авиабомбами (П-50-75) в круг. Над полигоном выполняли полеты по схеме «двумя на 180». Загружали несколько экипажей (летчик, штурман и стрелок) и, меняясь местами после сброса бомбы. Бомбомета-

ние производили с высоты 400м. Основное управление на сброс было у штурмана, у командира было всего 2 переключателя (если не ошибаюсь): «взрыв-невзрыв» и «аварийно», когда сбрасывались все бомбы сразу. Когда заканчивали летчик со штурманом, за дело брались стрелки. Они выполняли стрельбы с высоты 300 м по фюзеляжам старых самолетов, установленных на том же полигоне. Для «любопытных» приоткрывали заднюю створку грузолоков, и мы наблюдали работу стрелков. Самым эффективным моментом был промах, при попадании снаряда в цель - зрелище было далеко не Голливуд, так как взрыв происходил внутри фюзеляжа. Проверка и допуск на бомбометания давались ежегодно, до самого Афганистана, потом это упражнение проводить было просто не с кем.

Однако по рассказам ветеранов в начале 90-х полеты на бомбометание возобновились и выполнялись на полигоне Талды-Курган.

\*\*\*

**Учения в Аягузе в 1978г.** Учения проводил маршал Советского Союза Москаленко Кирилл Семёнович. Несмотря на преклонный возраст и сильную жару он всех поразил выправкой. Накануне было построение на плацу в Фергане, он обошел весь строй и пожал передней шеренге руки.

Сколько самолетов было задействовано – не помню, но, кажется, все допущенные экипажи. Вылетали с аэродрома Фергана. Я тогда проходил подготовку на должность командира корабля и летал в экипаже капитана Кондрушина. Вылет на выброску людей и грузов ферганской 105-й ВДД состоялся утром 12.10.1978 года В Интернете нашел информацию, что было задействовано 2 ВД полка, (≈ 5000 чел.) – маловероятно. Даже если бы мы подняли все экипажи, одним вылетом столько перебросить не смогли, да еще с техникой. Про участие других полков «нам не докладывали». На площадке выброски было ПМУ и сильный ветер 15 м/с, порывы до 18 м/с. Но маршал приказал «работать», несмотря на предупреждение авиаторов.

Выполнили 1 полет, примерно 20 самолетов (можно подсчитать: ≈ по 90 десантников на самолет, всего не более 1800 чел.). Впереди шел отряд с большими грузами на платформах, за ними остальные с личным составом.

Последствия: 2 погибших (молодой лейтенант и рядовой) и 22 человека с травмами различной тяжести, в основном переломы. Про поврежденную технику уже и говорить нечего.

Раненых на следующий день наш экипаж (капитана Кондрушина) вывозил с аэродрома Аягуз. Они нам все и рассказали: сверху-то мы могли только видеть, как технику и людей по земле таскает.

Пострадали и наши, генерал-майор Заика М.П. на разборе полетов снял с должности штурмана отряда (капитана – фамилию забыл) за то, что тот с двух заходов не смог дать команду на выброску (хотя в плохих штурманах он не ходил, и опыта ему было не занимать, но напряжение было очень сильным).

\*\*\*

*(Воспоминания Сафронова Виктора Александровича, служил в 194 гв.втап с 1960г. по октябрь 1974 года. Пролетал 33 календарных года на нескольких типах самолетов, налетал 6000 часов.)*

194 втап сменил в Фергане 22-й гвардейский ночной бомбардировочный Красноярский ордена Суворова авиационный полк. В 1960 г. расформирован (Ил-28.)



При переводе полка в Фергану многие уволились и остались в Возжаевке и Средне Белой. Самолёты перегоняли в несколько заходов выделенные экипажи.

В Фергане сразу назначили командиров экипажей из своих лётчиков, с ЛИ-2, (ст. лейтенанты: Блинов А., Пристенский А.П. и др.), а звание капитан им дали только в январе 1962г.

Лётчики с ИЛ-28 были недовольны, что им предложили только правое кресло на ЛИ-2. Считали, что при переходе с реактивных на поршневые командирами должны были быть они. Мы заполнили вакантные места, всем хватило! Звено связи упразднили!

Некоторые из 22-го полка перешли в АЗ разведчиков, другие переучивались на ЛИ-2 (ИАС в основном), вся молодёжь, прибывшая на ИЛ-28 (лётчики) в сентябре 1959 года, также переучилась и осталась в 194 гв.втап на ЛИ-2.

При «хрущевском» разгоне приезжали «купцы», набирали в ГВФ на «химию» по Средней Азии на АН-2. Был набор и в ракетчики, ушли в основном с ИЛ-28.

На АН-12 остались с ИЛ-28 и прибывшие с ЛИ-2, как раз набрался полный состав!

В 1962 году 10 августа после взлёта с аэр. Капустин Яр на ЛИ-2 на высоте 2400 загорелся правый двигатель. Разрушилось лабиринтное уплотнение маслосистемы. Командиром был капитан Блинов Александр Гаврилович, правым был я. Посадку произвели в поле. Есть фото ЛИ-2 после аварии.

В нашем экипаже капитана Блинова А.Г. был забавный случай с «Гришкой» (видимо, речь идет об обезьяне)!

Во время полёта «Гришку» карабином прицепляли к десантному тросу (вдоль фюзеляжа). Летели мы на ЛИ-2 с Востока; досмотр был в Иркутске, при досмотре засунули его под лётную куртку, чем и сохранили «Гришку». А на заправку сели в Новосибирске (20 февраля 1963 года). Уходя к диспетчеру и на обед, закрыли его в пилотской кабине.

Получив разрешение на вылет, заняли рабочие места в кабине, запустили двигатели.

Запрашиваем на вырубивание - ответа нет! Начали искать причину. Оказалось, что наш «Гришка», всё что крутилось на р/станции у радиста, раскрутил и расстроил все настроенные каналы связи! Причину нашли, настроились, а земля говорит, что ваше время запроса вышло и надо вновь запрашиваться.

Привезли «Гришку» в Фергану, далее о его судьбе не знаю.

4-го августа 1964 года у меня был завершающий полёт на ЛИ-2.

10-го августа 1964 года начальником штаба в/ч 15474 капитаном Полуяновым подписан приказ по в/ч 15474 о сданных зачётах по АН-12.

Первый полёт на АН-12 с командиром корабля капитаном Блиновым А. состоялся только 25 января 1965г.. Очевидно, из-за малого количества самолетов часть л/с отправили в отпуск.

АН-12 поставлялись постепенно.