

## Ферганцы во Вьетнаме и Лаосе

*Воспоминания инженера по СД Фоата Исмагилова, служил в 194  
гв. втап 1960-1975гг*



Осенью 1960г. в *втап* поступило распоряжение командования ВТА на выполнение спецзадания правительства во Вьетнаме. Началась интенсивная подготовка. Летный состав готовил карты и изучал район предстоящих полетов. ИТС тщательно готовили АТ. Выполняли внеочередные регламентные работы на самолетах, двигатели с малым остатком ресурса заменили на авиадвигатели I-категории. Оознавательные знаки смыли и нанесли знаки Аэрофлота. Наш Ли-2 №42 стал СССР-51159. Летный состав экипажей получил пилотские "свидетельства" Гражданской авиации. Экипажи укомплектовались опытными летчиками - в основном участниками ВОВ. В памяти остались: Саламатин И.Н. (командир полка); командиры экипажей: Денисов В.А., Талалаев В.А., Тарасенко; борттехники Коробов Ю.П., Польшин Леонид Семёнович, Бачинский А., правые летчики Шапалов

В., Чернобай В.А., Кудрин Фёдор Михайлович, штурманы: Ткач, Жилин Валерий, Дунаев Леонид, бортрадист Лобанов Миша, Бадылин, Ткач, Жуков И. Штабную работу возглавлял адъютант 2-аэ Полуянов, партийно-политическая работа - Маракасов, ИАО - Краснянский Б.А.

В декабре 1960г. для нас привезли гражданскую одежду. По логике правдоподобнее было бы, если бы нас одели в форму пилотов ГА, но тыловики не учли эту особенность. Когда мы переоделись - стали похожими на инкубаторских цыплят: все оказались в одинаковой гражданской одежде. Старшим офицерам выдали шляпы - младшим кепки. С тактической точки зрения это тоже было не продумано - снайпер при необходимости мог "снять" в первую очередь шляпы. Готовность к выполнению задания проверила комиссия ВТА.

10 января 1961г. в 6 часов утра на аэродроме было полковое построение. Перед строем проносится гвардейское знамя полка. Краткие напутствие провожающих и экипажи ушли на выполнение спецзадания Родины. Это была первая операция нашего полка за рубежом после окончания ВОВ.

Перелет проходил по маршруту: Фергана-Алма-Ата (ночевка), Алма-Ата-Иркутск (3 дня ждали согласование коридора пролета границы), Иркутск-Пекин(ночевка), Пекин-Ухань (ночевка), Ухань-Катби (Хайфон). Для нашего постоянного базирования был определен военный аэродром на территории ДРВ Катби - близ портового города Хайфон. Для проживания отвели коттеджи на берегу Южно-Китайского моря в поселке Дасон (через 15 дней нас перевели в общежития ближе к аэродрому).

На второй день после прилета военный атташе СССР в ДРВ генерал-майор Антипов поставил задачу: теоретически обучить и практически подготовить экипажи ЛИ-2 ВВС ДРВ. Но это было только прикрытием. Основная задача состояла совсем другая. Необходимо было создать "воздушный мост" между Северным Вьетнамом и Лаосом. В Лаосе шла гражданская война. Правительство принца Суванна Фумы обратилось к Советскому Союзу с просьбой оказать ему материально-техническую и военную помощь. Руководствуясь стремлением содействовать народам в их борьбе против империализма и колониализма. Советское правительство сочло своим долгом помочь Лаосскому народу и его законному правительству отстоять суверенитет, независимость, единство и территориальную целостность. СССР организовал "воздушный мост", соединяющий Ханой с Вьентьяном, затем (после захвата Вьентьяна правыми силами) Ханой с Долиной кувшинов, по которому шло снабжение вооруженных сил ПФЛ (патриотического фронта Лаоса) и нейтраллистов. В этой операции принимали участие экипажи Ферганского *втап* и Ивановского *втап* (на ИЛ-14). Объединенной группой ВТА руководил представитель штаба ВТА п-к Сомов Сергей Алексеевич. Боевые действия координировались МО ДРВ. Летать приходилось на аэродромы, не оборудованные РТС для навигации. Климатические условия тоже для нас были не очень благоприятные (жара и повышенная влажность). Перевозили вьетнамских советников, солдат, боеприпасы, топливо и различные продукты.

Военно-техническая помощь подвозилась из СССР в порт Хайфон и на аэродром Ханой. Оттуда мы развозили по аэродромам Лаоса. При посадке на аэродром Ханой потерпел аварию АН-12 прибывший с военным грузом, при посадке проходя ниже глиссады зацепил основными стойками за дамбу отгораживающую аэродром от реки Красная. Все обошлось благополучно - шасси остались за

дамбой. Экипаж не пострадал. В воздухе приходилось встречаться с американскими бортами. Летчики обеих стран взлетали с аэродромов Вьетнама и шли на Лаос, только мы с севера, они с юга. Но друг другу выполнять задачи не мешали. Однажды в Долине Кувшинов мы прибыли с военным грузом, разгружались, а в 5км от аэродрома американский СИ-47 сбрасывал груз на парашютах для "мятежников" и вдруг загорелся и взорвался. Жалко было ребят - не спаслись. Мне показалось, что их сбили те же, кому они помогали. Боевые действия шли с переменным успехом. Аэродромы, куда мы садились, переходили из одних рук в другие. Так в один из дней "мятежники" захватили самолет ИЛ-14 Ивановского *втан* и экипаж на земле расстреляли. Кстати, т.к. мы работали под прикрытием ГА нам табельное оружие не полагалось. Тела наших боевых товарищей патриоты отбили спустя 5 дней. На аэродроме Катби мы простились с погибшим экипажем. В цинковых гробах увез их АН-12 на Родину. По-моему, это был первый "черный тюльпан" в ВТА. Очень тяжело было на душе. На их месте мог оказаться любой наш экипаж. После этой трагедии нам выдали пистолеты ТТ китайского производства и автоматы.

В марте месяце командир полка И.Н.Саламатин заболел и убыл в Фергану. После этого он уже полком не командовал (но долго лечился).

Параллельно с полетами на задание отдельные экипажи занимались обучением экипажей ВВС ДРВ, но это была задача второстепенная.

Как-то в апреле 1961 года наш экипаж на ЛИ-2 доставлял боеприпасы патриотам Лаоса на полевой аэродром в долине Кувшинов. После возвращения мы с Витей Шаповаловым поехали в пивбар в районе порта Хайфон «для снятия стресса». Не успели опрокинуть кружку пива - залетает в бар политработник нашей группировки Маракасов и кричит: «В Космосе советский человек, мы первые в космосе!» Вот так мы узнали о полете Ю.А.Гагарина. Пришлось выпить и за здоровье космонавта.

Через полгода нас заменили. Перед отлетом нас всех наградили медалью "ДРУЖБА" и грамотами ДРВ. Сфотографировались с руководителем страны легендарным Хо-Ши-Мином (грамоты и фото сохранились). В Фергане в Доме офицеров так же состоялось награждение - уже Советскими наградами. Нам предоставили очередные отпуска, мне досталось ровно 100 суток отпуска.

### ***Отрывки из книги Героя России Сомова Сергея Алексеевича «В крылатом строю», который в 1961-1962 году был руководителем объединенной группы летчиков во Вьетнаме:***

...А все началось в 60-е годы прошлого века, когда в начале декабря меня вместе с заместителем штурмана дивизии майором Сурновым срочно вызвали в Москву. Командующий ВТА маршал авиации Скрипко после короткой беседы сообщил, что по просьбе вьетнамского правительства нас посылают в эту страну для организации обучения вьетнамских летчиков полетам на Ли-2 и доставки необходимого груза в Лаос.



На центральном складе в Москве нас с ног до головы экипировали в гражданскую одежду. Медицинские работники сделали нам профилактические прививки от различных инфекционных болезней и не забыли при этом напомнить о соблюдении правил гигиены при употреблении различных овощей и экзотических фруктов, которые многие из нас раньше даже не видели.

Через неделю с аэродрома Шаталово, расположенного недалеко от Москвы, мы на самолете АН-12 взлетели курсом на Вьетнам. На аэродроме Белая около Иркутска мы дозаправили топливом самолет, уточнили дальнейший маршрут и, получив разрешение пролета через Китай, продолжили полет.

Наша первая посадка на территории Китая была в Пекине, где нас встретил представитель советского посольства, пригласил на обед, который прошел в оживленной беседе. Затем мы перелетели в Кантон, где пришлось и заночевать. Здесь на аэродроме мы встретили 5 наших экипажей из 339-го авиаполка, которые на самолетах Ан-12 перевозили во Вьетнам вертолеты Ми-6.

Тем временем пришло разрешение на вылет во Вьетнам. Мы с Сурновым специально первыми вылетели на самолете Ил-14 в Ханой в аэропорт Зя-Лам, где доложили о прибытии и задачах советскому военному атташе генералу Антипову.

И тут же перелетели на аэродром Катби, расположенный вблизи города Хайфон, для приема самолетов Ан-12, которые уже были в полете.

Взлетно-посадочная полоса на аэродроме была покрыта железными легкими плитами, которые после посадки наших двух Ан-12 и торможении на пробеге, начали сдвигаться в гармошку, что небезопасно. Остальным летчикам пришлось производить посадку на грунтовую полосу, но, не смотря на дождь, прошедший накануне, все обошлось благополучно.

Тропический климат сказывался на внешнем облике города, на своеобразии быта людей. Редко прохожего можно было увидеть без универсального головного убора - белого пробкового шлема или конической тростниковой шляпы, одинаково полезных и в проливной дождь, и в знойный день.

Использование противомоскитных сеток было обязательным. Хотя в каждой комнате шуршал большой, вделанный в потолок, вентилятор, уснуть из-за духоты было невозможно. Очень важным был контроль за соблюдением санитарно-гигиенических требований при приготовлении пищи.

Жаль, что мы слишком мало знали о Вьетнаме, климатических условиях, культуре и быте тружеников этой страны. Сошлюсь на один пример. По поручению генерала Антипова мы с Сурковым должны были встретить двух полковников - специалистов по артиллерии, прилетающих рейсовым самолетом. В аэропорте Зя-Лам мы решили не оглашать их фамилии, а визуально вычислить наших соотечественников по внешнему виду. Стоим в сторонке и наблюдаем за выходящими пассажирами. Первым на трап вышел человек в шортах и рубашке с короткими рукавами, следом - в спортивной форме с фотоаппаратом в руках. Так вышло довольно много пассажиров, но среди них наших полковников мы опознать не смогли.

- Может, они прилетят следующим рейсом, - сказал Николай Сурнов.

- Может быть, - ответил я, - но давай все же подождем до конца.

И вдруг видим, как из дверей самолета вначале показался огромный коричневый чемодан, обитый железными уголками, а следом - хозяин в черной шляпе, в коричневом пальто и черными зашнурованными ботинками на ногах, следом за ним - такая же копия пассажира.

- Это - наши! - враз сказали мы и поспешили к ним.

- Мы поздравляем вас с прилетом! - сказал Сурнов.

- А как вы нас узнали? - с удивлением спросил один из них.

- Хорошую птицу видно по полету, - ответил я.

И мы, усадив их в нашу "Волгу", доставили к генералу Антипову. Такие были реалии тех дней.

\*\*\*

Приступая к обучению летчиков на Ли-2 и доставке необходимого груза в Лаос, мы испытывали определенные трудности: прежде всего, не было необходимой учебной базы для переучивания летчиков. Пришлось срочно из 194-го авиаполка доставлять учебные плакаты, схемы, методические разработки по обучению полетам на Ли-2. Процесс переучивания затруднял языковой барьер - мало было переводчиков, знающих авиационную терминологию. Отрицательно влияли непривычные для нас климатические условия. Здесь и поздней осенью в ясные дни термометры нередко показывают выше тридцати градусов.

\*\*\*

Иногда в нашей летной работе допускались промахи. Так, однажды, в середине дня, в пик высокой температуры воздуха, мы по программе обучения взлетели на Ли-2 с вьетнамским штурманом по маршруту. В облаках началась болтанка. Мы, привыкшие и подготовленные к этому, продолжали полет, и вдруг Сурнов заметил, как штурман, обняв голову ладонями начал повторять: "Хум тот", "Хум тот". Это означало: плохо, плохо. Мы срочно поднялись за облака, открылся голубой небосвод, болтанка самолета прекратилась, штурман успокоился, и мы благополучно закончили свой полет. А на земле узнали, что причиной головной боли у штурмана было нарушение режима отдыха: в сильную жару они делают перерыв в работе на 3 часа.

Или вот другой, довольно забавный случай. На аэродроме шла подготовка к полету в Лаос самолета Ил-14. Для доставки груза к самолету потребовалась автомашина. И техник самолета, подойдя к вьетнамскому шоферу, лежавшему на сидении открытой кабины, попросил подвести необходимый груз к самолету, а тот, показывая на часы, дает понять, что перерыв для отдыха не закончился. Тогда техник провел ладонью по горлу, тем самым показал, что машина "позарез" нужна сейчас. Водитель тут же вскочил, завел двигатель, и груз был доставлен к самолету вовремя.

А на другой день командир группы подполковник Иванов построил летный состав и спросил: "Кто угрожал зарезать вьетнамского водителя?" Когда разобрались в чем дело, то посмеялись и объяснили суть жеста техника.

\*\*\*

Несмотря на эти и другие трудности, прибывшие 8 экипажей 194-го гвардейского Краснознаменного военно-транспортного авиаполка во главе с полковником Саломатиным успешно и в короткий срок обучили летчиков Вьетнама, а в последующие годы - и летчиков Лаоса, полетам на самолетах Ли-2.



\*\*\*

*Из воспоминаний авиамеханика Ли-2 Герези Дмитрия Григорьевича,  
(служил в 1 АЭ 194 гв.втап 1959-1966гг, затем перешел борттехником Ан-2 в  
авиаэскадрилю 105 ВДД, с 1983 г на пенсии)*

Перед Вьетнамом с каждым беседовали отдельно, спрашивали готов ли (видно, морально) к командировке и есть ли желание? Интересно, что одного товарища, который проявил страстное желание лететь, не взяли. Он же ответил "Как Родина скажет - так и сделаю". Летели через Китай (Пекин, см. групповое фото с переводчиками) там были несколько дней.

Во Вьетнаме были месяц. Занимались практическим обучением местных авиаторов. После этого перелетели в Лаос, Вьентьян. Занимались перевозкой людей и грузов. Интересно, что на одном с ними аэродроме базировались американцы, англичане и французы. При этом общения не было, и все летали по своим "точкам". Что там к чему и кто за кого понять было трудно.

Был свидетелем как был сбит идущий впереди них транспортник англичан (или американцев). Откуда сбит непонятно. После этого им тут же была дана команда «встать в круг до выяснения». После чего продолжили идти своим курсом. В Лаосе пробыли два месяца.

В Лаосе жили в трёхэтажном здании (см.фото). Рядом какая-то речка, за ней Таиланд. Забирались на крышу и смотрели на ещё одну границу.

У нас работал уборщик из местных, который любую бумажку подбирал. Наш особист проводил беседы, на предмет бдительности. И действительно, вскоре стали свидетелями, как через какое-то время "уборщик" прошагал в военной форме....

В Лаосе тоже занимались обучением и затем улетали в Ханой пассажирами, оттуда в Пекин и далее гражданским самолетом. А свои самолёты оставили лаосцам. Правым лётчиком был Кудрин Пётр Михайлович, командир экипажа - Ващенко Владимир.

*Подготовка к командировке во Вьетнам в 1960 году,  
из воспоминаний бортрадиста Ли-2 Кузнецова Николая*

*(проходил срочную службу служил 1960-1962 в экипаже ком. 1 АЭ гв.капитана Снеткова, правым пилотом был гв.лейтенант Бомко)*

Поздней осенью 1960 года готовился перелёт авиагруппы полка во Вьетнам. Это была, пожалуй, одна из первых акций ВВС за рубежом в послевоенное время, не считая, конечно, Кореи. Первоначально было неясно, какие экипажи пойдут, и поэтому для заграничных паспортов фотографировали в гражданской одежде весь лётный состав. Офицеры являлись в собственных гражданских «прикидах», а для рядового и сержантского состава нашли тройку - рубашка, галстук, пиджак и, передавая друг другу эти вещи, на фоне повешенной на стене гарнизонного клуба простыни, мы были засняты в формате 5x6.

Когда определилось, какие самолёты пойдут, их стали готовить - закрасили все звёзды и бортовые номера, сменили всю окраску, трафаретом нанесли надпись: СССР и пятизначный ГВФовский номер.

Между тем комплектовался личный состав экипажей. Как это происходило у лётчиков и штурманов, мне неизвестно, борттехники и бортмеханики оставались на своих машинах, а радистов брали только второго года службы, т.к. мы, недавно прибывшие из ШМАСа, не имели достаточной лётной практики а третий год начали уже демобилизовать.

После этого штурманов натаскивали на маршрут от Ферганы до Хайфонга, а радисты зубрили международный Q-код. И лишь тогда выяснилась конечная цель, а до этого командование всевозможными способами уклонялось от непрерывных попыток прояснить ситуацию. Мало того, что оно уклонялось, оно установило режим перлюстрации корреспонденции, но что можно было сообщить в письме, если ничего и не было известно.