



ЗДРАВСТВУЙ, ОСТРОВ СВОБОДЫ!

С 14 апреля по 5 мая 1970 года в СССР проводились крупномасштабные военно-морские учения Военно-Морского Флота «Океан», самые крупные учения в послевоенный период. В них одновременно участвовали все силы советского военно-морского флота, действия разворачивались на огромных пространствах Атлантического, Северного Ледовитого и Тихого океанов, в прилегающих к ним морях. Обстановка была максимально приближена к реальным боевым условиям: корабли и самолеты действовали на максимальных удалениях от своих баз, проводились двусторонние учения, выполнялись учебно-боевые стрельбы и атаки, решались поисковые задачи, осуществлялась высадка десанта и отражение его.

Краснознаменный Северный флот к началу маневров развернул свои корабли в Атлантическом океане и Баренцевом море. Его действия начались с воздушной разведки. Она осуществлялась на огромных пространствах океана с целью своевременно обнаружить «противника» и выявить его намерения. В центральных районах Атлантики разведку вели экипажи самолетов 392 ОДРАП под непосредственным командованием полковника Гладкова Ивана Федоровича.

15 апреля экипажи полковника Гладкова И.Ф., подполковников Хаярова Ю.В., Бандорина В.П., майоров Старцева А.И., Меленного В.С., Флегонтова Д.Ф., Синдяева А.С., Довгоказа В.Д. выполнили групповой полет на воздушную разведку в



Майор Старцев А.И., майор Довгоказ В.Д. в кабине самолета Ту-95рц

Атлантический океан. Восемь самолётов Ту-95рц с дозаправкой в воздухе на маршрутах в виде расходящегося веера произвели одновременное вскрытие надводной обстановки в Норвежском море и Атлантическом океане до рубежа Новая Шотландия – Канарские острова. Максимальная продолжительность полета составила 22 час. 30 мин., взлет и посадка выполнялись на аэродром Оленья. Разведчики успешно решили свою задачу.

18 апреля 1970 г., продолжая участвовать в учениях, экипажи полковника Гладкова И.Ф. (п.к.к. Грузин В.В., шт. кор. Круглов В.И., шт. опер. Кашин Л.И., б/т Вартанов М.Т., ст. ВСР Гырдымов В.А., СБД Баранов, КОУ Дьяконов Н.) и майора Старцева А.И. (п.к.к. Иванов В.И., шт. кор. Зудилин А.И., шт. опер. Смаль К.К., б/т Кухтин В.Г., ст. ВСР Арсеньев В.И.) выполнили перелёт через Атлантику с посадкой на кубинском аэ-



Перед вылетом на аэродром Оленья, накануне перелета в Гавану. На фото: майор Довгоказ В.Д., майор Вартанов М.Т., капитан Сивков А.П., полковник Гладков И.Ф.

родроме Хосе-Марти, выполнив попутную воздушную разведку. Продолжительность полета составила: 16 часов 30 минут.

21 апреля был выполнен обратный перелет. Это было самое

первое знакомство 392 ОДРАП с Островом Свободы. Сегодня звучит просто и обыденно: «впервые выполнили перелет»..., в реальности – это был тяжелый, изнурительный пере-



Гавана. На аэродроме им. Хосе Марти.

лет через Атлантику, с ее непредсказуемой погодой, сложной ветровой обстановкой, и посадкой на незнакомом иностранном аэродроме, в непривычных климатических условиях, на непривычно узкую полосу. Ширина ВПП в Гаване была 45 метров, при размахе крыла самолета в 50 метров и ширине колеи шасси 12,5 метров

Кроме того, нельзя забывать, что холодная война и гонка вооружений продолжались, и что после Карибского кризиса это был первый открытый визит советских стратегических самолетов на Кубу, прямо в так называемое «подбрюшье» США. Это был не просто перелет... Проверялась реакция США на предоставление Кубой своих аэродромов для стратегических советс-

ких самолетов, однотипных с самолетами-носителями ядерного оружия. Скорее всего, именно с этой целью в планы первых послевоенных глобальных военно-морских маневров «Океан» было включено использование самолетами Ту-95рц из состава 392 ОДРАП аэродромов Кубы. И хотя открытой реакции американцев на это событие не было, надо понимать, что все же это было рискованное предприятие, которое могло расцениваться ими, как нарушение после кризисных договоренностей 1962 года по Карибскому бассейну со всеми вытекающими последствиями...

Члены экипажей имели высокую профессиональную подготовку и уже имели опыт дальних, продолжительных полетов, в том

числе над территорией других государств. Имеются в виду полеты через территорию Ирана в Индийский океан на поиск космических спускаемых аппаратов. Полковник Гладков Иван Федорович, командир 392 ОДРАП, заслуженный военный летчик СССР, «пионер» в освоении самолета Ту-95рц, опытный инструктор, подготовивший десятки летчиков, одним из первых освоивший полеты в Индийский океан и Атлантику. Он уже был награжден двумя орденами Красной Звезды. Штурманом в том первом перелете у Гладкова был подполковник Круглов Виталий Иванович, старший штурман полка, заслуженный военный штурман СССР.

И еще одна немаловажная деталь.... В самом первом, и еще



Гавана. 1970 год. На фото: Вартанов М.Т., Круглов В.И., Довгоказ В.Д., Гладков И.Ф.



Группа технического состава

нескольких вылетах на Кубу и обратно технический состав, обеспечивающий подготовку боевых самолетов, перелетал на них же, вместе с летными экипажами. На каждом самолете в дополнение к летным экипажам находилось по четыре специалиста-техника. Была сформирована группа из восьми технических специалистов, каждый из которых отвечал за подготовку самолетов не только по своей основной специальности, но и брал на себя дополнительно обязанности специалиста другой службы. В нее входили: Гнедой В.И., Шабалин В.А., Бочаров Г.Н., Макаров В., Лаптеев А., Савоськин К.И. Обязанности старшего техника самолета возлагались на бортиженера, участвовали в подготовке к вылету и другие специалисты летного экипажа. В результате обеспечивалась подготовка самолетов по всем специальностям.

Возглавлял всю техническую группу в этих вылетах старший инженер полка по авиационному оборудованию майор Гнедой Владимир Иванович. Нагрузка на техников была большая, ответственность высокая... Конечно, готовясь к перелету, все они проходили углубленный медосмотр, но какой-либо специальной подготовки с ними не проводили, поэтому, с непривычки, перелеты на боевом самолете для них давались нелегко. Тем более, что в достаточно тесной кабине специальных мест для них не было предусмотрено, каждый устраивался, как мог. Парашюты были у всех, да только вот смогли бы они при необходимости тогда ими воспользоваться...

Редко где упоминается, но при первом перелете, на конечном этапе полета на Кубу, в экипаже Старцева А.И. произошел слу-

чай, который сегодня воспринимается уже с улыбкой, а тогда заставил поволноваться многих. Дело в том, что километрах в 15 от планового аэродрома посадки, гражданского международного аэропорта имени Хосе Марти, рядом с городком Сан-Антонио-де-лос-Баньос находится военный аэродром. И курсы посадки у них отличаются всего на пару градусов, что на глаз даже трудно заметить. Поэтому и получилось так, что самолет ведущего, Гладкова И.Ф., сел в Хосе Марти, а самолет Старцева А.И. мягко приземлился на аэродроме Сан-Антонио. Ведь сажались на Кубе впервые! Срулив с полосы, и увидев, вместо торжественной встречи, вооруженных кубинских бойцов, в экипаже поняли: что-то не так... И только когда штурман экипажа Зудилин А.И. среди набравших кубинских



Сан-Антонио. Декабрь 1970 года.

летчиков увидел одноклассника по Мониной академии и тепло пообщался с ним, тот хорошо знал русский язык, все встало на свои места. Оставалось исправить ситуацию...

Экипаж запустил от аккумулятора один из внутренних двигателей, за ним запустил другой внутренний, вырулил на полосу, запустил крайние двигатели и взлетел. Через 15–20 минут самолет ведомого тепло встречали уже в аэропорту имени Хосе Марти кубинцы и переволновавшиеся однополчане. Позднее аэродром в Сан-Антонио стал для разведчиков основным на Кубе и оставался им до 90-го года. В этом историческом перелете, в экипаже Старцева А.И. участвовал в качестве бортового переводчика Сергей Лавров, курсант Военного института иностранных языков. Сегодня Лавров Сергей Вадимович –

Президент Межрегиональной общественной организации ветеранов миротворческих миссий ООН.

25 апреля 1970 года перелет на Кубу выполнили экипажи подполковника Хаярова Ю.В. и подполковника Бандорина В.П., а 13 мая – экипажи майора Меленного В.С. и майора Синдяева А.С., их командировка была такой же недолгой, как и у первой группы.

3 декабря 1970 года экипажи майора Довгоказ В.Д. (инструктор и старший группы полковник Гладков И.Ф.) и майора Флегонтова Д.Ф. выполнили еще один полет на воздушную разведку с посадкой на аэродроме Хосе-Марти (Куба). Этот полет уже не был связан с учениями «Океан» и стал началом нового этапа боевой деятельности экипажей 392 ОДРАП, предполагающего регулярное исполь-

зование зарубежных аэродромов для вылетов на воздушную разведку и вскрытие надводной обстановки в районах Западной и Центральной Атлантики. 8 декабря экипажи перелетели в Союз. Всего в 1970 году было выполнено 16 самолетовылетов с использованием аэродромов Кубы.

В декабрьском вылете членам экипажей уже хватило времени и на ознакомление с достопримечательностями Гаваны и на общение с кубинскими летчиками. В Сан-Антонио-де-лос-Баньос, на авиационной базе, состоялась официальная встреча с представителями ВВС Кубы. Были организованы экскурсии на КДП, в учебные классы, в музей авиации под открытым небом на территории авиабазы.

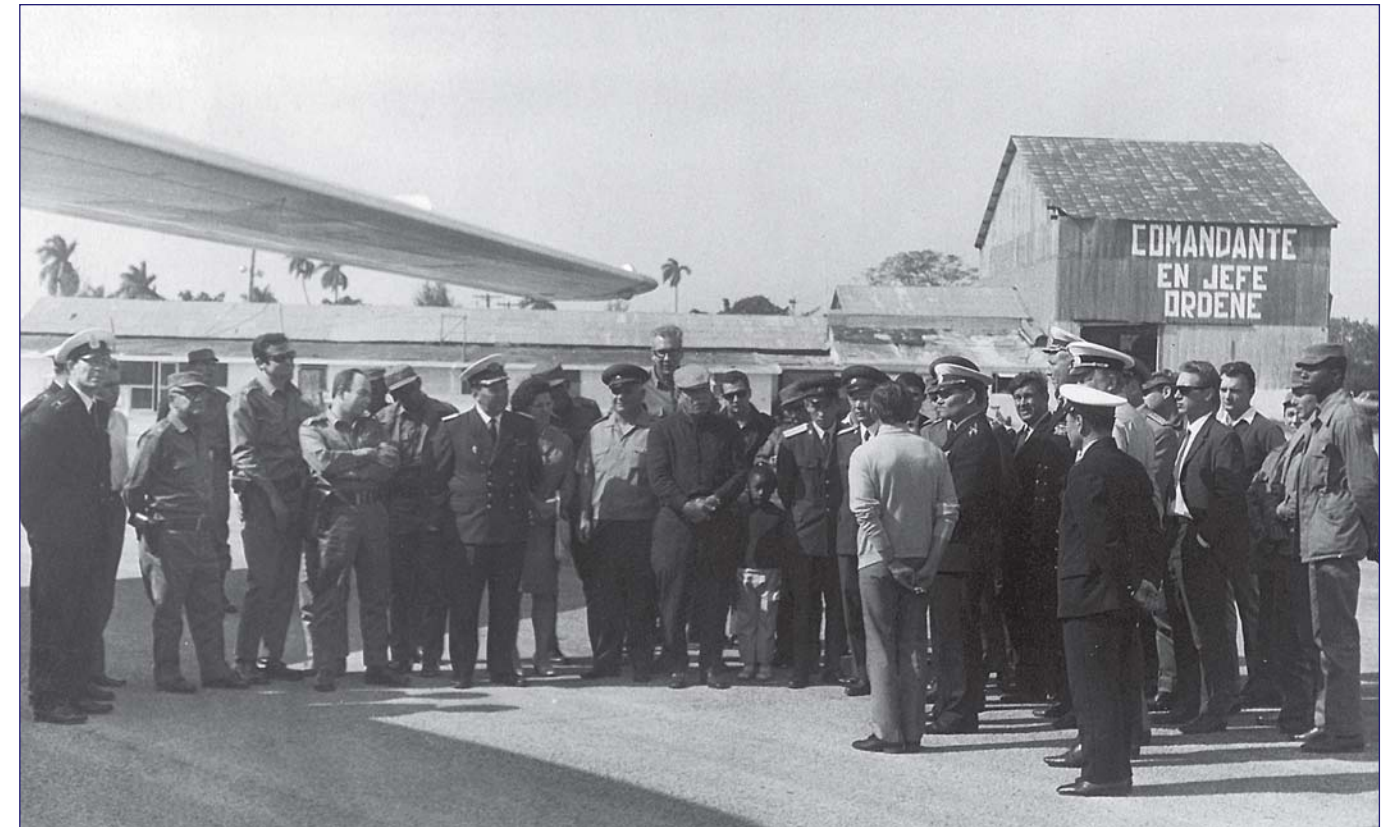
Потом был праздничный обед с жареным поросенком, тостами за процветание советско-куби-



Третий слева – Рауль Кастро, в военно-морской форме – Кухтин В.Г., Гладков И.Ф., Вартанов М.Т., Флегонтов Д.Ф., Кашин Л.И., сопровождающие, военные советники, переводчик.



Беседа с Раулем Кастро возле самолета.



Показ самолета представителям посольств, военным атташе дружественных стран. Аэродром им. Хосе Марти.

нской дружбы, общение, обмен мнениями, фотографирование на память.

На аэродроме Хосе Марти, в свою очередь, были организованы показы наших самолетов руководству республики Куба, кубинским летчикам, представителям посольств, военным атташе дружественных стран. Дважды, в апреле и декабре 1970 года, самолеты демонстрировали Раулю

Кастро, министру обороны Кубы. Он приезжал вместе с командующими родами войск республики, все гости с большим интересом знакомились с самолетами, выражая свое восхищение советской авиационной техникой и мужеством советских летчиков.

Е. Калинин. 2021 год.