

Морским авиаторам-тихоокеанцам
всех поколений посвящается

П.В.Левшов, Д.Е.Болтенков

ВЕК В СТРОЮ ВМФ АВИАЦИЯ ВОЕННО-МОРСКОГО ФЛОТА РОССИИ (1910-2010)

Справочник



Специальный выпуск альманаха "Тайфун"
Санкт-Петербург
2012



К 1940 г. устаревшие бомбардировщики ТБ-3 и ТБ-1 были исключены из боевого состава 4-го МТАП и переведены в 16-й отдельный транспортный отряд, также подчинявшийся командиру бригады. На замену им с середины 1938 г. поступили самолёты ДБ-3т, строившиеся в Комсомольске-на-Амуре.

Авиаторам бригады довелось принять участие в советско-финской войне (ноябрь 1939 г. — март 1940 г.). На Балтику, для получения боевого опыта, было направлено несколько экипажей из состава 34-го СБАП. С боевых заданий не вернулись экипажи лётчика-инспектора ВВС ТОФ (бывшего командира 34-го полка) майора К.И.Осипова и ст. лейтенанта Н.И.Вовка (29.01.1940 г. их самолёты разбились в районе о. Лонгвирса в СМУ), а также мл. лейтенанта В.И.Рязанова (02.03.1940 г.). Всего в Зимней войне погибли девять авиаторов-тихоокеанцев: К.И.Осипов, Ф.Н.Тринчук, П.А.Ковалёв, Н.И.Вовк, М.Д.Крутов, В.И.Тихомиров, В.И.Рязанов, А.А.Махновский, В.М.Иванов.

В 1940 г. на аэр. Южная Сергеевка формируется ещё одна летная часть — 36-я отдельная бомбардировочная авиационная эскадрилья, вооружённая самолётами ДБ-3. Она также вошла в состав авиабригады. К концу того же года 28-я ОМДРАЭ была выведена из состава 29-й авиабригады и обращена на формирование 1-й эскадрильи 16-го ОМРАП ВВС ТОФ. Таким образом, к началу 1941 г. состав бригады стал однородным, и в документах она стала именоваться бомбардировочной.

Тем не менее одного полка дальних бомбардировщиков, даже пятиэскадрильного состава, для решения всего круга задач, поставленных перед ВВС ТОФ, было недостаточно. В свете этого, к 12 мая 1941 г. на аэр. Новороссия, на базе 2-й и 5-й АЭ 4-го МТАП, 36-й ОБАЭ и 27-й ОАЭ ПВО, был сформирован новый полк. Им стал 50-й смешанный БАП, вооружённый самолётами ДБ-3 и СБ. Он также вошёл в состав 29-й АБ, и сама бригада стала теперь трёхполкового состава.

С 15 мая 1941 г., на основании приказа НК ВМФ №0088 от 29.04.1941 г., управление бригады было переведено на штат военного времени №30/161-А. В этом же месяце на вооружение частей, входящих в состав бригады, начали поступать самолёты ДБ-3ф (Ил-4). Всего до февраля 1942 г. поступило 32 самолёта данного типа.

Перед самой войной, по состоянию на 1 июня 1941 г., в авиабригаде числилось 87 самолётов ДБ-3ф и ДБ-3т, из них 74 исправных.

Во второй половине 1941 г., в связи с тяжёлыми потерями в экипажах и самолётах в боях на Западе, полки Морской Авиации были переведены с пятиэскадрильного на трёхэскадрильный штат. Однако на ТОФ это мероприятие было выполнено только весной 1942 г.

8 марта 1942 г., за счёт высвободившихся самолётов и экипажей двух эскадрилий 4-го МТАП на аэр. Новонежино, был сформирован новый 49-й минно-торпедный авиационный полк. Этот полк, вооружённый самолётами ДБ-3, сменил в составе бригады 34-й БАП, который тогда же передали во вновь формируемую 10-ю бомбардировочную авиационную бригаду. С этого момента в составе 29-й АБ остались только части минно-торпедной авиации. Но уже в середине марта командиру бригады был подчинён вновь сформированный на аэр. Петровка и Молевый Мыс 17-й истребительный авиационный полк, вооружённый самолётами И-16.

Однако уже в июне 1943 г. этот полк был передан в состав 7-й ИАБ ВВС ТОФ и включён в общую систему ПВО флота.

В 1943 г., для приобретения боевого опыта руководящим лётным составом, группа командиров частей и соединений ВВС ТОФ была откомандирована на ЧФ. В их числе был и командир бригады П.И.Сучков, который совершил там 3 боевых вылета в составе 63-й БАБ ВВС ЧФ. Свой первый вылет, вместе с экипажами 5-го гв. МТАП, он выполнил ночью 12 марта на минные постановки в Керченском про-

ливе. В последующие дни он выполнил вылет на минометание и на бомбардировку порта Керчь. За эти успешные боевые вылеты П.И.Сучков был награждён орденом Красного Знамени.

После трагической гибели в апреле 1942 г. командующего ВВС ЧФ генерал-майора авиации Н.А.Острякова, в целях увековечения его памяти, Военный совет ВВС ТОФ выступил с ходатайством перед наркомом ВМФ о присвоении его имени соединению, которым он командовал в 1939 г. (В июне 1942 г. генерал-майору авиации Н.А.Острякову было присвоено звание Героя Советского Союза посмертно).

22 февраля 1943 г. указом Президиума Верховного Совета СССР, 29-й БАБ ВВС ТОФ было присвоено имя Николая Острякова (приказ НК ВМФ №0528 от 09.07.1943 г.).

В середине 1943 г. прошла ещё одна реорганизация структуры Морской Авиации: на всех флотах авиационные бригады были преобразованы в авиационные дивизии. На основании приказа НК ВМФ №0528 от 09.07.1943 г. с 20 августа 29-я БАБ была преобразована во 2-ю минно-торпедную авиационную дивизию ВВС ТОФ.

13 ноября 1943 г. приказом НК ВМФ №0863 в состав 2-й МТАД был включён 52-й дальнебомбардировочный авиационный полк (бывш. 14-й ДБАП), принятый в апреле 1942 г. из ВВС КА. Одновременно из неё вывели 50-й МТАП, переформированный к этому времени в разведывательный авиаполк. С этого времени в составе дивизии числились 4-й МТАП, 49-й МТАП и 52-й МТАП.

На протяжении всей Великой Отечественной войны 2-я МТАД была кузницей лётных кадров для ВВС воюющих флотов. До мая 1945 г. во 2-й МТАД было подготовлено свыше 50 экипажей и самолётов ДБ-3, переданных на Запад. Интенсивная боевая подготовка принесла дивизии и большие потери самолётов в авариях и катастрофах. С июня 1941 г. до января 1944 г. разбилось 32 самолёта ДБ-3. На возмещение этих потерь из Комсомольска-на-Амуре части дивизии получили 18 самолётов.

К началу войны с Японией в состав дивизии входили: 4-й МТАП (аэр. Романовка), 49-й МТАП (аэр. Новонежино) и 52-й МТАП (аэр. Сергеевка). Общее число самолётов составляло 25/24 Ил-4, 68/61 ДБ-3, 46/44 А-20Г и 122/72 экипажа.

В июле 1945 г. командиру дивизии были подчинены 27-й ИАП ВВС СФ (аэр. Новонежино) и 43-й ИАП ВВС ЧФ (аэр. Романовка), вооружённые самолётами Р-39 «Аэрокобра». Оба этих полка прибыли на ТОФ с Запада, и реально в боевых действиях не успели принять участия.

Кроме истребительных полков, с 4 июля 1945 г. в состав 2-й МТАД был включён перебазированный с Севера на Тихий океан 36-й МТАП ВВС СФ, вооружённый 37 самолётами А-20Г «Бостон». Но он прибыл на аэр. Романовка только 17 августа, и до окончания боевых действий с Японией успел выполнить только один боевой вылет (18 августа 1945 г.).

Директивой НК ВМФ от 1944 г., на случай войны с Японией перед минно-торпедной авиацией ставились задачи нарушения коммуникаций противника в северной и центральной частях Японского моря и нанесения бомбовых ударов по военно-промышленным объектам в северокорейских портах и городах Сейсин (ныне Чхонджин), Ранан (Нанам), Расин (Наджин) и Юки (Унги).

В ночь на 9 августа 15 Ил-4 4-й МТАП нанесли бомбовый удар по гавани Расина, а 18 ДБ-3т 52-го МТАП бомбардировали Сейсин. Из боевого вылета не вернулся самолёт Ил-4 с экипажем управления дивизии.

С началом светлого времени дня полки дивизии перешли к действиям на коммуникациях противника. Пары самолётов-торпедоносцев вылетали на «свободную охоту» в Японское море, в район побережья Северной Кореи. В этот день два ДБ-3т 4-го МТАП атаковали конвой противника в районе м. Дзиосин. Другая пара ДБ-3т атаковала корабли охранения. Результатом атак стало потопление

Романовка

Романовка

Романовка

1



японского транспорта «Дайто Мару». Вечером того же дня 18 ДБ-3т 52-го МТАП и 19 Ил-4 4-го МТАП нанесли бомбовый удар по порту Расин.

Утром 10 августа пара ДБ-3т 49-го МТАП, выполнявшая «свободную охоту», атаковала японский транспорт по пути из Сейсина в Расин. В результате атаки был уничтожен транспорт (предположительно, «Авакава Мару»). Последний вылет ещё пяти самолётов того же полка не увенчался успехом. Более того, от зенитного огня корабля-ловушки был потерян самолёт ДБ-3т с экипажем мл. лейтенанта Хомутникова. В середине дня 13 ДБ-3т 49-го МТАП и 9 Ил-4 4-го МТАП вылетели на уничтожение конвоя, обнаруженного разведчиком 50-го ОРАП на выходе из порта Расин. Торпедоносцы прикрывала шестёрка Як-9 38-го ИАП. По докладам экипажей, одна торпеда поразила японский транспорт. Но и атакующие потеряли от зенитного огня самолёт Ил-4 с экипажем лейтенанта Г. Д. Ильяшенко. 14 сентября ему было присвоено звание Героя Советского Союза посмертно. Однако позже выяснилось, что все члены экипажа самолёта сумели добраться до берега и были взяты в плен японцами. Впоследствии лётчики были переправлены в Сеул, где попали к американцам, и в декабре вернулись на Родину.

Повторную атаку того же конвоя выполнили 9 Ил-4 49-го МТАП под командованием помощника командира полка майора Г. Д. Поповича. Тройка самолётов Поповича атаковала транспорт в охранении боевого корабля. Им оказался фрегат №82 ВМС Японии (который в историческом журнале ВВС ТОФ именуется эсминцем типа «Камикадзе»). В результате торпедной атаки, фрегат был потоплен, но два самолёта-торпедоносца ведомых были сбиты. Погиб экипаж лейтенанта Громакова, а экипаж лейтенанта Лазарева сумел добраться до берега и продержаться до подхода советских войск. Во второй половине того же дня 3 ДБ-3т 52-го МТАП успешно атаковали и потопили в районе м. Болтина японский транспорт (предположительно, «Тайшун Мару»).

В последующие четыре дня дивизия боевые вылеты не выполняла, по метеословиям в районе аэродромов и предполагаемых целей.

С 15 августа, выполнив несколько безрезультатных вылетов в море, самолёты 2-й МТАД переключились на нанесение бомбовых ударов по железнодорожным станциям и узлам противника. Их целью было недопущение эвакуации личного состава, вооружения и материальных ценностей на юг Корейского п-ова, в американскую зону оккупации. Вечером этого дня 11 ДБ-3т 52-го МТАП бомбили станцию Комусан. Ещё 22 Ил-4 4-го МТАП нанесли удар по станции Киссю (ныне — Кильччу). Средствами ПВО был подбит один Ил-4, совершивший вынужденную посадку в устье р. Туманган. Экипаж, за исключением штурмана, спасся.

Утром 16 августа 18 ДБ-3т 52-го МТАП бомбили п. Джепхо на м. Казакова, уничтожив, по нашим данным, 4 баржи. Во второй половине дня 25 Ил-4 4-го МТАП и 13 ДБ-3т 49-го МТАП бомбили железнодорожный узел в Сейсине, которому был нанесён значительный ущерб.

Во второй половине дня 17 августа 33 ДБ-3т 52-го МТАП нанесли бомбовый удар по железнодорожным мостам на станции Кейдзю (ныне — Кёнсон) юго-западнее г. Ранан. Однако, несмотря на отсутствие противодействия противника, попаданий в мосты добиться не удалось.

Последние боевые вылеты на Корейском направлении полки 2-й МТАД выполнили 18 августа. Атаке подверглись объекты в районе Кюсю и Ранана. В вылетах участвовали 14 А-20 и 14 ДБ-3т от 49-го МТАП, 30 ДБ-3т — от 52-го МТАП, и 27 А-20Г — от 36-го МТАП. В результате столь массированных ударов, был уничтожен один автомобильный и повреждён один железнодорожный мост. Наши потери составили один «Бостон» 36-го МТАП, совершивший вынужденную посадку в гавани Сейсина. Его экипаж спасся.

С окончанием боевых действий в Корее, 2-я МТАД боевые вылеты в последующие три дня не выполняла. Во вто-

рой половине 22 августа две четвёрки ДБ-3т 49-го МТАП атаковали конвой противника на переходе из портов Сахалина в п. Румои на о. Хоккайдо. В результате атаки экипажей лейтенанта Малышева и лейтенанта Амелькова, был потоплен японский транспорт «Ноторо Мару». Это был последний вылет советской Морской Авиации во Второй мировой войне.

Несмотря на краткосрочность боевых действий, минно-торпедные полки дивизии выполнили 363 самолётных вылетов по кораблям и береговым объектам противника. Всего было сброшено 52 торпеды. Экипажи заявили о пяти потопленных транспортах и одном миноносце. Реально (по послевоенным данным) было уничтожено четыре транспорта (ещё один потоплен предположительно) и фрегат ВМС Японии. Потери дивизии составили восемь торпедоносцев, в том числе четыре самолёта были сбиты в торпедных атаках, ещё три самолёта погибли от зенитного огня над сушей, а один А-20 «Бостон» отнесён к не боевым потерям.

В том числе, 15 августа Ил-4 из состава управления 2-й МТАД был повреждён огнём японской зенитной артиллерии над Киссю (район Сейсина, ныне — Чхонджин, Корея) и совершил вынужденную посадку на воду в устье пограничной реки Тюмень-Ула. При этом погибли лётчик капитан Николай Семёнович Елисеев и штурман экипажа — флагштурман дивизии майор Алексей Яковлевич Оксегендлер.

14 сентября 1945 г., указом Президиума Верховного Совета СССР, «за образцовое выполнение боевых заданий командования на фронте борьбы с японскими империалистами», 2-я МТАД была награждена орденом Красного Знамени. (Однако, по данным Центрального военно-морского архива, пункт указа Президиума Верховного Совета в отношении 2-й МТАД в декабре того же года был отменён. Причины этого события до сих пор не ясны. Но, очевидно, постановление об отмене награждения не было доведено до командования ВМФ, и во всех документах дивизия продолжала именоваться Краснознамённой, а с февраля 1978 г. — дважды Краснознамённой). Кроме того, 52-й МТАП был преобразован в гвардейский полк, а 4-й МТАП награждён орденом Красного Знамени. Парадоксально то, что 49-й МТАП, добившийся лучших результатов в боевых вылетах, не получил никаких наград.

15 сентября 1945 г. приказом ВГК №0501, за отличие в борьбе с милитаристской Японией при освобождении порта Ранан, 2-й МТАД ВВС ТОФ было присвоено почётное наименование «Рананская» (приказ НК ВМФ №0519 от 25.09.1945 г.).

С окончанием войны полки дивизии приступили к плановой боевой подготовке.

В конце 1945 г. — начале 1946 г., в связи с формированием Порт-Артурской ВМБ, 36-й МТАП и 27-й ИАП выходят из состава дивизии и передислоцируются в Китай на аэр. Тученцы и Лантоу соответственно.

28 апреля 1946 г. дивизии было вручено Боевое Знамя части и грамота Президиума ВС СССР к нему.

В конце 1946 г. по ВВС прокатилась первая волна упорядочения нумерации частей и соединений. Так, как в составе ВВС ВМФ имелось две минно-торпедных дивизии с одинаковым номером (2-я гв. МТАД ВВС ЧФ и 2-я МТАД ВВС ТОФ); с 25 декабря 1946 г., в соответствии с циркуляром НГШ ВМС №0015 от 15.11.1946 г. и приказом командующего ТОФ №0025 от 21.12.1946 г. 2-я МТАД ВВС ТОФ была переименована в 3-ю минно-торпедную авиационную дивизию. Тогда же и по той же причине 4-й МТАП, входящий в её состав, был переименован в 44-й МТАП.

С 15 декабря 1947 г., на основании циркуляра НГШ ВМС №0036 от 07.10.1947 г., полки дивизии переводятся на единую с ВВС СА структуру четырёхэскадрильного состава, этим же документом 52-й гв. МТАП передается из 3-й МТАД в состав 89-й МТАД (бывш. 10-я АДПБ) ВВС ТОФ.



Романовка

На 1 января 1948 г. в состав 3-й МТАД (управление дислоцировалось в с. Романовка) входят: 44-й МТАП на аэр. Романовка, 49-й МТАП на аэр. Новонежино и 43-й ИАП на аэр. Петровка. На вооружении минно-торпедных полков состояли уже весьма устаревшие Ил-4 и А-20 «Бостон». Истребительный полк имел на вооружении американские самолёты Р-63 «Кингкобра».

С апреля 1949 г., на основании циркуляра НГШ ВМС №0119 от 09.03.1949 г., полки дивизии вновь были переведены на штаты трёхэскадрильного состава.

В декабре 1950 г. 43-й ИАП был направлен в Порт-Артур. Вместо него из Китая прибыл 1535-й гв. МТАП. Он оставил свои самолёты Ту-2т китайцам и получил в Романовке уже видавшие виды Ил-4. С этого момента в составе дивизии остаются только минно-торпедные полки.

В октябре 1950 г. при управлении дивизии, как и во всех других соединениях ВВС ВМФ, на аэр. Романовка была сформирована 649-я учебно-тренировочная авиационная эскадрилья. Её задачей было скорейшее переучивание строевых частей дивизии на новую реактивную авиатехнику, массовые поставки которой ожидалось в ближайшее время.

В 1952 г. лётный и технический состав 44-го МТАП и 49-го МТАП, входивших в состав 3-й МТАД начал переучивание с поршневого А-20Г и Ил-4 на реактивные торпедоносцы Ил-28т и Ту-14т. В связи с тем, что в составе ВВС ТОФ ещё не было аэродромов, пригодных для эксплуатации новой техники переучивание проходило на аэродроме Дальней Авиации — Украинка. К концу года оба полка переучились на Ту-14т.

Так как аэр. Романовка и Новонежино не позволяли эксплуатировать реактивные торпедоносцы Ту-14т и Ил-28т, с 15 ноября 1952 г., на основании директивы начальника ГОУ МГШ №0рг/8/23017 от 14.08.1952 г., управление дивизии и оба её полка и эскадрилья были передислоцированы на аэр. Западные Кневичи (циркуляр НШ 5-го ВМФ №00190 от 01.12.1952 г.). Там к этому времени была построена новая бетонная полоса. Таким образом, теперь вся дивизия была сосредоточена на одном аэродроме.

В середине 1953 г., выполнив свою задачу по переучиванию лётного и технического состава, 649-я ОУТАЭ была расформирована (эта участь постигла и все остальные подобные эскадрильи).

Кроме новых самолётов, на вооружение минно-торпедной авиации в середине 1950-х гг. стали поступать и новые реактивные торпеды. В 1954 г. экипажем командира 3-й МТАД ГСС полковника В.В.Пирогова с самолёта Ту-14т, впервые в ВВС 5-го ВМФ, была применена торпеда РАТ-52 (на ЧФ данная торпеда была освоена экипажами 943-го МТАП на год раньше — в 1953 г.).

25 мая 1955 г., после расформирования Порт-Артурской ВМБ и вывода авиационных частей из Китая, в состав 3-й МТАД вошёл 929-й МТАП, вооружённый самолётами Ил-28. Он передислоцировался с аэр. Тученцы (КНР) на аэр. Майхэ. Здесь, в качестве учебного полка, вплоть до своего расформирования он обеспечивал подготовку небогатых экипажей 44-го и 49-го МТАП. Одновременно с этим 926-й гв. МТАП (бывш. 1535-й гв. МТАП) был возвращён в 130-ю МТАД ВВС ТОФ, управление которой после вывода из Китая разместились в Романовке.

В середине 1950-х гг. в Авиации ВМФ стали внедряться новые способы ведения войны на море. На вооружение самолётов от промышленности стали поступать новые образцы аппаратуры радиотехнической разведки и РЭБ. 15 сентября 1955 г. на аэр. Западные Кневичи был сформирован 37-й отдельный авиационный отряд ОсНаз, в составе четырёх самолётов Ил-28т и одного Ли-2пр. Отряд подчинялся непосредственно командиру 3-й МТАД. Он стал первой лётной частью радиоэлектронной борьбы в составе

ВВС ТОФ. Впоследствии подразделения РЭБ были сформированы во всех ракетноносных полках ВВС ТОФ.

В 1956 г., в связи с введением в каждую минно-торпедную дивизию ВВС ТОФ звена самолётов с аппаратурой радиотехнических помех, 37-й ОАРО СпН был расформирован, и до 1960 г. самолёты Ил-28п находились в составе 44-го МТАП, а Ли-2пр был передан в 593-й ОТАП ВВС ТОФ.

В ноябре 1959 г., в связи с перевооружением 49-го МТАП на самолёты Ту-16, 3-я МТАД была переименована в 3-ю минно-торпедную авиационную дивизию дальнего действия. Перевооружение на новую авиационную технику вызвало необходимость постройки новой бетонной полосы на аэр. Западные Кневичи. Старая полоса, построенная с учётом розы ветров, уже не могла обеспечить безопасный взлёт и посадку тяжёлых реактивных бомбардировщиков Ту-16. С тех пор аэродром получил новую полосу длиной 2800 м, но взлёт и посадка на неё сопровождалась постоянным воздействием сильных боковых ветров.

15 апреля 1960 г. в состав 3-й МТАД ДД ВВС ТОФ из 5-й ВА ДД был принят 169-й гв. тяжёлый авиационный полк ДД на самолётах Ту-16, с базированием на аэр. Хороль Приморского края. Этот полк прославился в годы войны, воюя в составе Авиации дальнего действия. За мужество и героизм личного состава, проявленные в боях с немецко-фашистскими захватчиками, он получил почётное наименование «Рославльский».

Но уже через два месяца, в июле 1960 г., в рамках «дальнейшего значительного сокращения ВС СССР», 44-й МТАП и 929-й МТАП, вооружённые самолётами Ил-28т и Ту-14т, были расформированы. В составе дивизии осталось два полка — 49-й МТАП ДД и 169-й гв. ТАП ДД, вооружённые самолётами Ту-16. Не может не вызвать удивления тот факт, что из двух одинаковых по своему составу и уровню подготовки полков (44-й и 49-й МТАП) был расформирован более старый и орденоносный 44-й МТАП (!?)

В последующие годы авиационный отряд управления дивизии получил самолёты Ан-2, Ли-2, Ил-14, а позднее — Ту-104 и Ан-26.

Особо следует упомянуть о сформированных в июне 1960 г. специальных истребительных подразделениях в составе 3-й МТАД: на аэр. Западные Кневичи и Хороль были сформированы 119-й ОИАО и 108-й ОИАО СпН на самолётах МиГ-17СДК. Эти отряды подчинялись командирам 49-го МТАП ДД и 169-го гв. ТАП соответственно. Их задачей была подготовка экипажей самолётов-ракетоносцев к использованию АКР КС имитацией последних на траектории. После освоения экипажами ракетноносных полков ракетных систем КС истребительные отряды были расформированы.

С 1 мая 1961 г., в связи с преобразованием минно-торпедной авиации ВМФ в морскую ракетноносную, на основании приказов МО СССР №0028 от 20.03.1961 г. и ГК ВМФ №048 от 13.04.1961 г., 3-я МТАД ДД была переименована в 3-ю морскую ракетноносную авиационную дивизию. Полки, входящие в её состав, стали именоваться морскими ракетноносными (49-й МРАП и 169-й гв. МРАП). В каждом из них было по три эскадрильи самолётов Ту-16. Из них две АЭ — ракетноносные на самолётах Ту-16к, а третья АЭ — самолётов РЭБ (и заправщиков — только в 169-м гв. МРАП).

В октябре 1961 г. история минно-торпедной авиации делает зигзаг, когда на аэр. Николаевка формируется новый, 867-й минно-торпедный авиационный полк. Он был вооружён самолётами Ил-28, которые сохранились на аэр. Николаевка в ходе «хрущёвского» сокращения ВС СССР, и подчинялся командиру 3-й МРАД Авиации ТОФ. В составе дивизии он оставался до реформирования его в отдельный дальнеразведывательный авиаполк в августе 1965 г.

В 1960-е гг. в дивизии проходило освоение новых ракетных систем. Так в 1962 г. 169-й гв. МРАП перевооружился на новые самолёты Ту-16к-10 — носители АКР К-10,

1 — Прим. авт. Фактически управление дивизии и её полки перебазировались на аэр. Кневичи только в начале 1953 г.



22-я легкомомбардировочная авиационная эскадрилья

22-я скоростная бомбардировочная авиационная эскадрилья,
34-й скоростной бомбардировочный авиационный полк

Согласно архивным данным ВВС ТОФ, в июле 1931 г. в составе 13-й авиабригады ВВС СКВО имела 22-я легкомомбардировочная авиационная эскадрилья (сформированная, предположительно, в 1928 г.). Эскадрилья базировалась в Новочеркасске.

17 марта 1934 г. 22-я ЛБАЭ, вооружённая 33 самолётами Р-5, прибыла из Новочеркаска на ст. Угловая Дальневосточного края. 15 ноября 1934 г. она перебазировалась к месту постоянной дислокации — на аэр. Николаевка (район г. Сучан, ныне — Партизанск), войдя в состав Сучанского укрепленного района.

Уже в 1935 г. 22-я ЛБАЭ стала боеготовой и приняла участие в учениях ТОФ совместно с ОКДВА. Все поставленные командованием учебно-боевые задачи были успешно решены личным составом эскадрильи.

В августе 1936 г. в эскадрилью из 55-й КРАЭ поступили два самолёта Р-6, с целью подготовки экипажей для дальнейшего выпуска на самолётах СБ. Планами командования ВВС ТОФ предусматривалось перевооружение с 1 сентяб-

ря 1936 г. эскадрилья на самолёты СБ. Лётный и технический состав эскадрильи должен был получить их после сборки на авиазаводе в Хабаровске и перегнать в Николаевку.

На основании директив ГШ РККА №4/3/35584 от 19.07.1936 г. и НШ ТОФ №МУ/1/001518 от 19.08.1936 г., эскадрилья с 1 октября 1936 г. была переведена на новый штат №15/512-А и стала именоваться **22-й скоростной бомбардировочной авиационной эскадрилей**.

26 ноября 1936 г. 8 из 15 СБ, прибывших в Хабаровск, были собраны и перегнаны экипажами 22-й СБАЭ в Николаевку. Ещё 7 СБ остались на заводе, ввиду непоставки полной комплектации.

В 1937 г. в составе эскадрильи числилось: 31 СБ, 2 Р-6, 2 Р-5 и 2 У-2.

19 мая 1938 г.¹ 22-я СБАЭ, вместе с 32-й, 52-й и 53-й СБАЭ, была обращена на формирование 1-й АЭ 34-го скоростного бомбардировочного авиационного полка пятиэскадрильного состава, вошедшего в июне во вновь сформированную 29-ю МТАБ ВВС ТОФ. Дислокация полка осталась неизменной — на аэр. Николаевка.

Командиры эскадрильи: Шведов (1930 г.), И.В.Рожков (1932-1934 гг.), В.И.Попов (1934-1936 гг.), Боровиков (в августе 1936 г.), И.В.Рожков (октябрь 1936 г. — декабрь 1937 г.). (См. далее 567-й гв. МТАП выше).

26-я минно-торпедная авиационная эскадрилья

4-й минно-торпедный авиационный полк

26-я легкомомбардировочная авиационная эскадрилья ВВС РККА/ТОФ

Во второй половине 1920-х гг., в составе ВВС МВО, на аэр. Монино была сформирована **26-я легкомомбардировочная авиационная эскадрилья**. Имеются данные, что 26-я ЛБАЭ базировалась в конце 1920-х гг. на Северном Кавказе.

В 1928 г. на базе 26-й ЛБАЭ, вооружённой самолётами Р-1, проводились испытания нового авиационного синхронного пулемёта ПВ-1 (переделка армейского пулемёта «Максим» на воздушное охлаждение).

Эскадрилье пришлось принять участие в реальных боевых действиях на Дальнем Востоке. К осени 1929 г. разгорелся советско-китайский вооружённый конфликт на Китайско-Восточной железной дороге (КВЖД). В октябре 1929 г. 26-я ЛБАЭ, составом 18 Р-1, за четыре дня была перебазирована по воздуху в Забайкалье, на аэр. Чита. Кроме неё, на этот же аэродром были перебазированы 5-й и 6-й отдельные авиационные авиаотряды, также вооружённые самолётами Р-1. Все эти части обслуживались 41-м и 43-м авиапарками. Оттуда с 17 ноября 1929 г. эскадрилья начала выполнять вылеты на бомбардировку китайских позиций, в ходе Чжалайнорской операции советских войск. Её самолёты бомбили укрепления южной линии обороны китайцев, которые затем захватили наземные стремительной атакой.

18 ноября самолёты Р-1 26-й ЛБАЭ и 6-го авиаотряда «имени Сибревкома» бомбоштурмовыми ударами обрабатывали передний край обороны китайцев в районе Чжалайнора, а самолёты 25-го авиаотряда атаковали китайские войска в районе ст. Маньчжурия. В этот же день советские войска штурмом овладели Чжалайнором, а 20 ноября взяли станцию Маньчжурия. Далее самолёты эскадрильи перешли к бомбардировке китайских резервов в направлении на Хайлар.

29 ноября китайские части оставили г. Хайлар, часть советских самолётов перебазировалась на местный аэродром. Отсюда в течение нескольких дней лётчики эскадрильи выполнили последние боевые вылеты, главным образом, разведывательные. По окончании боевых действий она вернулась в Монино.

В начале 1930-х гг. эскадрилья перевооружилась на самолёты Р-5. В октябре 1935 г., в соответствии с планом оргмероприятий по усилению авиационной группировки ВВС на

Дальнем Востоке, 26-я ЛБАЭ, вооружённая самолётами Р-5, из Подмосковья была перебазирована на аэр. Новонежино Дальневосточного края. Там она вошла в состав ВВС ТОФ. В составе эскадрильи имелся 31 самолёт, которые доставлялись в разобранном виде по железной дороге. Всего на месте дислокации эскадрильи было собрано 16 самолётов, а остальные, ввиду невозможности их эксплуатации и надлежащего обслуживания, так и остались храниться в ящиках. Данные самолёты оборудовались торпедными мостами для подвески авиационных торпед.

В ноябре 1935 г. 26-я ЛБАЭ была переименована в **26-ю минно-торпедную авиационную эскадрилью**, по штату №15/422.

В октябре 1936 г. она вошла в состав вновь сформированной 125-й морской тяжёлой авиационной бригады ВВС ТОФ. На 1 декабря того же года, в эскадрилье имелось 27 исправных самолётов и ещё 4 — в ремонте (РГА ВМФ ф. Р-1379, оп. 1, д. 9, л. 180).

Фактически, эскадрилья освоила самолёты Р-5т в полном объёме только к середине 1937 г.

По состоянию на 1 января 1938 г., в составе эскадрильи на аэр. Новонежино числилось 30 Р-5т (РГА ВМФ ф. Р-61, оп. 4, д. 222, л. 1-3).

1 мая 1938 г. 26-я МТАЭ, вместе со 109-й ТБАЭ и 30-й КРАЭ, была обращена на формирование 4-го минно-торпедного авиационного полка пятиэскадрильного состава, базирующегося на аэр. Романовка. Там она стала числиться 2-й МТАЭ. Хотя имеется информация, что эскадрилья, в составе 4-го МТАП ВВС ТОФ, сохраняла свой номер вплоть до 1941 г.

В этом же году на вооружение эскадрильи поступают новые торпедоносцы ДБ-3с Комсомольского авиазавода.

Летом 1938 и 1939 гг. несколько экипажей эскадрильи принимали участия в боевых действиях на оз. Хасан и р. Халхин-Гол против японских милитаристов. (См. далее 44-й МТАП ВВС ТОФ выше).

Командиры эскадрильи: И.Я.Лейцингер (в 1929 г.), Шевчук (1935-1937 гг., репрессирован), Блинов, А.И.Борман (до 1938 г.), М.С.Каменский (май 1938 г. — октябрь 1940 г.), Горковенко (в 1941 г.).



30-я крейсерская авиационная эскадрилья

4-й минно-торпедный авиационный полк

В октябре-декабре 1934 г. из состава ВВС ЧМ (из Ейска) для создающихся Воздушных Сил ДВК была перебазирована **30-я крейсерская авиационная эскадрилья** по штату №39/409-А, вооружённая самолётами Р-5а и КР-6а. Местом дислокации эскадрильи была определена б. Суходол в Уссурийском заливе. В сентябре 1936 г. эскадрилья имела в своём составе 12 КР-6а, оснащённых торпедными мостами. Таким образом, она, хотя и именовалась крейсерской, по сути, была торпедоносной эскадрилей.

1 октября 1936 г. на аэр. Воздвиженка формируется 125-я минно-торпедная авиационная бригада, в состав которой

была включена 30-я КРАЭ. По состоянию на 1 апреля 1938 г., в составе эскадрильи на аэр. Суходол числилось 12 Р-6а (РГА ВМФ ф. Р-61, оп. 4, д. 222, л. 1-3).

1 мая 1938 г. 30-я КРАЭ, вместе с 109-й ТБАЭ и 26-й МТАЭ, была обращена на формирование **4-го минно-торпедного авиационного полка ВВС ТОФ** на аэр. Романовка, Новонежино и Суходол.

Командиры эскадрильи: А.М.Осипов (1933-1934 гг.), М.А.Биберган (с 1934 г.), И.П.Сафронов (репрессирован в 1937 г.).

(См. далее 44-й МТАП ВВС ТОФ выше).

32-я легкобомбардировочная авиационная эскадрилья

32-я скоростная бомбардировочная авиационная эскадрилья

34-й скоростной бомбардировочный авиационный полк

30 мая 1928 г. приказом РВС №704/131 в составе 13-й авиабригады Северо-Кавказского военного округа была сформирована **32-я легкобомбардировочная авиационная эскадрилья**, вооружённая самолётами Р-1 и Р-3. Эскадрилья базировалась в Новочеркасске.

В октябре 1930 г. эскадрилье было вручено Боевое Знамя части.

В 1932 г. эскадрилья получила на вооружение 31 лёгкий бомбардировщик-разведчик Р-5. В её составе имелось три авиационных отряда.

До июля 1934 г. 32-я ЛБАЭ прибыла из Новочеркасска на ст. Угловая Дальневосточного края. Оттуда она была перебазирована к месту постоянной дислокации — в г. Сучаны (ныне — Партизанск). На новом месте дислокации эскадрилья вошла в состав Сучанского укрепленного района.

В 1937 г. эскадрилья перевооружилась на самолёты СБ и стала именоваться **32-й скоростной бомбардировочной авиационной эскадрилей**.

13 мая 1938 г. 32-я СБАЭ была обращена на формирование 2-й АЭ **34-го скоростного бомбардировочного авиационного полка**.

В начале 1930-х гг. в эскадрилье проходил службу в качестве командира авиационного отряда будущий Герой Советского Союза лётчик-испытатель К.К.Коккинаки.

Командир эскадрильи — майор И.В.Рожков (в 1934 г.).

(См. далее 567-й гв. МТАП ВВС ТОФ выше).

¹ — Прим. авт. Так же, как и в случае с 22-й ОСБАЭ, согласно данным РГА ВМФ (ф. 61, оп. 4, д. 222, л. 1-3), 32-я ОСБАЭ в боевом и численном составе ВВС ТОФ на 1 апреля 1938 г. уже не числится.

35-я отдельная дальнебомбардировочная авиационная эскадрилья

64-й дальнебомбардировочный авиационный полк

С 23 января 1945 г., на основании циркуляра НГМШ ВМФ №01389 от 01.12.1944 г., в составе ВВС ТОФ на аэр. Южная Сергеевка была сформирована **35-я отдельная дальнебомбардировочная авиационная эскадрилья** по штату №030/499, вооружённая самолётами Пе-2, ДБ-3 и Ил-4. В её составе, кроме самолётов отечественной конструкции, имелось три американских бомбардировщика В-29 «Суперфорте» и один В-25 «Митчелл», которые в разное время совершили вынужденные посадки на аэродромах ВВС ТОФ — Центральная Угловая и Унаши. Новая авиационная часть была специально сформирована для изучения иностранной авиатехники.

На основании приказа НК ВМФ СССР Н.Г.Кузнецова, на базе эскадрильи группа лётчиков, под руководством заместителя начальника лётной инспекции ВВС ВМФ подполковника С.Б.Рейделя, изучила и облетала американскую авиатехнику.

Накануне первого ознакомительного вылета на аэр. Центральная Угловая командующий ВВС ТОФ генерал-лейтенант авиации П.Н.Лемешко зачитал лётчикам телеграмму командующего ВВС ВМФ маршала авиации С.Ф.Жаворонкова. В телеграмме сообщалось, что посол США в СССР А.Гарриман предупреждает народное комиссара иностранных дел СССР В.М.Молотова о том, что «...американский самолёт очень сложный, и если советские пилоты попытаются вылететь на нём без соответствующих вывозных полётов и должной тренировки, печальные последствия неизбежны...»

Испытательные полёты самолётов В-29 начались с пробежек по ВПП на аэр. Центральная Угловая. Первый полёт осуществлялся в течение 40-45 минут и завершился посадкой на аэродроме ВВС ТОФ Николаевка. С аэр. Николаевка испытательные и тренировочные полёты проводились по кругу и в зону на технику пилотирования, затем —

по замкнутому маршруту, на определение расхода горючего и промежуточных посадок для дальнейшего перелёта. После выполнения этой программы был осуществлён перелёт на самый большой из имевшихся в ВВС ТОФ аэродромов — Романовку, допуская взлёт самолёта с максимальным полётным весом. В полёте проводились также испытания оборонительного стрелкового вооружения. Отстрел оборонительных пулемётных установок проводился по конусу, буксируемому самолётом По-2.

Испытания самолётов В-29 продолжались до 21 июня 1945 г.

В последующем две «суперкрепости», пилотируемые лётчиками С.Б.Рейделем и В.П.Маруновым, перелетели на аэр. Измайлово. Предварительные расчёты на перегон самолёта показывали, что перелёт до Москвы можно осуществить без промежуточных посадок для дозаправки, однако было решено не рисковать и садиться последовательно в Чите, Красноярске и Тайнче (Казахстан). Третий самолёт был перегнан позднее. Причём при его перегоне возник пожар в четвёртом двигателе, и самолёт сел в Тайнче горящим. Для дальнейшего перегона самолёта туда срочно перебросили на самолёте Дуглас С-47 аналогичный двигатель, снятый с первого перегнанного в Москву самолёта, а повреждённый двигатель доставили самолётом, для изучения, в г. Молотов (Пермь), в конструкторское бюро авиамоторостроения А.Д.Швецова.

В Москве самолёты В-29 первоначально поступили в состав 65-го авиаполка специального назначения ВВС ВМФ. В последующем эти самолёты стали эталонными, при копировании советской авиапромышленностью этого тяжёлого бомбардировщика, запущенного в серию как Ту-4.

31 декабря 1945 г., в соответствии с циркуляром НГМШ ВМФ №0059 от 05.12.1945 г., 35-я ОДБАЭ была расформирована (приказ командующего ТОФ №011 от 22.01.1946 г.).

При перебазировании на Дальний Восток в 1932 г. эскадрилья именовалась 106-м особым отрядом (106-й отряд ОСО). (Подобным образом, при перебазировании на ДВК 51-я ТБАЭ именовалась 70-м отрядом ОСО, а 66-я ОМРАЭ — 111-м отрядом ОСО). Эскадрилья вошла в состав 19-й ТБАБ ВВС МСДВ.

К 1 октября 1932 г. эскадрилья, составом 13 ТБ-3 под командованием С.А.Шестакова, прибыла в Хабаровск.

В то же время, «Планом проведения особых мероприятий по формированию Морских Сил Дальнего Востока на 1932/33 гг.» было предписано к 1 мая 1932 г. сформировать в составе 19-й ТБАБ 106-ю тяжёлую бомбардировочную авиа-

ционную эскадрилью по штату №15/110, с дислокацией в Хабаровске.

В соответствии с приказом по МСДВ №0243 от 17/18.04.1933 г., к 3 мая 1933 г. 106-я ТБАЭ была переименована в 111-ю тяжёлую бомбардировочную авиационную эскадрилью. Из Хабаровска была передислоцирована на разъезд Дубининский, аэр. Коммуна им. Ленина в районе с. Михайловка. К июню 1938 г. 111-я ТБАЭ была обращена на укомплектование вновь формирующегося на аэр. Воздвиженка 14-го ДБАП.

Командиры эскадрильи: С.А.Шестаков (в 1932 г.), К.К.Озолин (в 1936 г.).

107-я тяжёлая бомбардировочная авиационная эскадрилья ВВС РККА/МСДВ

10-й тяжелобомбардировочный авиационный полк ВВС МСДВ/ОКДВА

112-я тяжёлая бомбардировочная авиационная эскадрилья

Ранняя история данной части требует уточнения.

По одним данным, к марту 1932 г. из г. Бологое (аэр. Едрово) в Хабаровск была перебазирована 107-я тяжёлая бомбардировочная авиационная эскадрилья (7), вооружённая самолётами ТБ-3. Эскадрилья вошла в состав 19-й ТБАБ ВВС МСДВ.

В то же время, «Планом проведения особых мероприятий по формированию Морских Сил Дальнего Востока на 1932/33 гг.», утверждённым наркомвоенмором К.Е.Ворошиловым, было предписано к 1 июля 1932 г. сформировать в составе 19-й авиабригады 107-ю авиационную крейсерскую эскадрилью по штату №15/108, с дислокацией в Хабаровске. Очевидно в документе, подписанном Ворошиловым, закралась ошибка, так как эскадрилья была тяжело-бомбардировочной.

В соответствии с приказом по МСДВ №0243 от 17/18.04.1933 г., к 3 мая 1933 г. 107-я ТБАЭ была переименована в 112-ю тяжёлую бомбардировочную авиационную эскадрилью, с передислокацией в с. Михайловка Дальневосточного края.

В мае 1938 г., на основании приказа по ВВС ТОФ №0087 от 19.05.1938 г., эскадрилья была обращена на формирование 10-го тяжелобомбардировочного авиационного полка 29-й АБ ВВС ТОФ. Вскоре полк был передан из ВВС ТОФ в состав ВВС 1-й ОКА.

Летом 1938 г. личный состав эскадрильи принимал участие в боевых действиях у оз. Хасан.

Командиры эскадрильи: Ф.С.Широкий (в 1936 г.), П.И.Сучков (июль 1937 г. — декабрь 1939 г.)

(См. далее 10-й ТБАП ВВС ТОФ выше).

108-я тяжёлая бомбардировочная авиационная эскадрилья

10-й дальнебомбардировочный авиационный полк ВВС ТОФ/ОКДВА

Во второй половине 1936 г., вместо 109-й ТБАЭ, которая передавалась в 125-ю МТАБ, в составе 28-й ТБАБ ВВС ТОФ начала формироваться 108-я тяжёлая бомбардировочная авиационная эскадрилья. Новая эскадрилья, базирующаяся на аэр. Воздвиженка, получила на вооружение 7 бомбардировщиков ТБ-3 М-17. Любопытно, что в это же время в составе ВВС ТОФ уже имелась 108-я отдельная истребительная эскадрилья.

Формирование эскадрильи планировалось завершить в 1937 г. и получить в дополнение к имеемым ТБ-3 М-17 ещё 9 новых бомбардировщиков ТБ-3 М-34. Данный про-

цесс затянулся, и по состоянию на 1 апреля 1938 г., в составе эскадрильи на аэр. Воздвиженка имелось всего 4 ТБ-3 М-17.

В мае 1938 г., на основании приказа по ВВС ТОФ №0087 от 19.05.1938 г., эскадрилья была обращена на формирование 10-го тяжелобомбардировочного авиационного полка 29-й АБ ВВС ТОФ. Вскоре полк был передан из ВВС ТОФ в состав ВВС 1-й ОКА ДВФ.

Командир эскадрильи — полковник Н.С.Фомичёв (1937-1938 гг., репрессирован).

(См. далее 10-й ТБАП ВВС ТОФ выше).

109-я тяжёлая бомбардировочная авиационная эскадрилья ВВС ОКДВА/МСДВ

70-я тяжёлая бомбардировочная авиационная эскадрилья ВВС ОКДВА

70-й отряд ОСО ВВС СибВО

51-я тяжёлая бомбардировочная авиационная эскадрилья ВВС МВО

2 мая 1929 г. в Воронеже была сформирована 51-я тяжёлая бомбардировочная авиационная эскадрилья,¹ вооружённая, по штату, шестью самолётами ТБ-1. Фактически эскадрилья ещё не имела новой авиационной техники, которая ещё только проходила войсковые испытания. Вместе с 53-й и 59-й ТБАЭ она вошла в состав 11-й ТБАБ им. Промкооперации Московского ВО (Воронежского ВО). Командиром эскадрильи был назначен А.Г.Добролеж, а командирами отрядов — Н.П.Милешкин, Якобсон и Рябен-

ко. Эскадрилье досталась честь испытания нового самолёта ТБ-1, только что принятого на вооружение ВВС РККА.

В сентябре того же года, для технических и эксплуатационных испытаний, в эскадрилью поступил ТБ-1 №602, проходивший до этого испытания в НИИ ВВС. С 20 ноября 1929 г. по 31 марта 1930 г., в ходе технических и эксплуатационных испытаний, он совершил 78 полётов продолжительностью 20 часов 07 минут. Общий налёт самолёта до начала войсковых испытательных полётов: 118 полётов продолжительностью 51 час 45 минут.

С апреля 1930 г. экипажи эскадрильи приступили к отработке бомбометания, при этом выяснились конструктивные недостатки самолёта ТБ-1. Они выражались в плохом обзоре лётчика и штурмана со своих рабочих мест. Последнему приходилось высовываться из носовой турели (так

¹ — Прим. авт. Имеется информация, что первоначально она именовалась 1-й ТБАЭ. Однако другие источники утверждают, что именно на Дальнем Востоке эскадрилья была переименована в 1-ю ТБАЭ. Скорее всего, речь идёт о порядковом номере эскадрильи в составе бригады.



К 1 июня 1944 г. на аэр. Североморск-1 находилось 8 самолётов А-20. Ещё 20 «Бостонов» перелетело туда с 12 по 20 июня.

На Севере полк, вошедший в состав 5-й МТАД ВВС СФ, учитывая низкий уровень торпедной подготовки экипажей, в основном, использовался в бомбардировочном варианте.

17 июня экипажи Волинкина, Ильюшкина и Моисеева открыли боевой счёт полка на Севере, нанеся бомбовый удар по артиллерийской батарее и КП немцев.

С конца июня по сентябрь 1944 г. лётчики 36-го МТАП неоднократно бомбили корабли и портовые сооружения в Киркенесе.

Указом Президиума Верховного Совета СССР от 22.07.1944 г., «за образцовое выполнение боевых заданий командования на фронте борьбы с немецкими захватчиками и проявленные при этом доблесть и мужество» 36-й МТАП был награждён орденом Красного Знамени.

21 сентября 1944 г. произошёл трагический случай, оставивший тёмное пятно в истории полка. В этот день самолёт А-20G, пилотируемый капитаном Протасом, в районе м. Гамвик атаковал торпедой и потопил в надводном положении подводную лодку, оказавшуюся нашей гвардейской Краснознамённой Щ-402 (такое предположение высказало командование СФ).

В октябре 1944 г. полк переключился на нанесение торпедных ударов по конвоям противника. Соответственно, резко возросли потери. Если за первые три месяца пребывания на Севере он потерял 10 самолётов, то только за октябрь в боевых вылетах было потеряно 11 «Бостонов».

С ноября боевая активность полка пошла на убыль. Это было связано с тем, что советские войска освободили северную Норвегию, и порты, ещё занятые немцами, находились за пределом раздельной линии действий советского и британского ВМФ. Самолёты полка стали привлекаться к решению специфических задач: противолодочному охранению конвоев и поиску подводных лодок в операционной зоне флота.

По состоянию на 1 января 1945 г., в полку имелось 14 самолётов А-20G «Бостон» и 20 экипажей.

В начале февраля 1945 г. 36-й МТАП понёс свою последнюю потерю на Севере. 2 февраля не вернулся из вылета на поиск подводных лодок А-20G, пилотируемый лейтенантом Моисеевым. Всего за время своего пребывания в составе ВВС СФ полк потерял 23 самолёта и 18 экипажей.

23 апреля 1945 г. два А-20G из 36-го МТАП (командир группы — ГСС капитан В.П. Рукавицын) сбросили бомбы на немецкую ПЛ, идущую под перископом. Лодка вскоре всплыла, имея большой крен. Лётчики сбросили на нее ещё серию бомб, после чего лодка скрылась под водой, оставив на поверхности большое масляное пятно. Объектом атаки, очевидно, была U-481, однако, фактически, лодка не пострадала. Полк участвовал в боях на мивидации.

В конце апреля (в марте) шесть экипажей полка были переданы в состав 51-го МТАП ВВС БФ, который к этому времени понёс значительные потери в боях по ликвидации Курляндской и Восточно-Прусской группировок противника.

По состоянию на 9 мая 1945 г., в боевом составе полка оставалось всего 12 самолётов А-20G «Бостон»...

После окончания боевых действий на Западном театре, на основании приказа НК ВМФ №00141 от 14.07.1945 г., 36-й МТАП, содержащийся по штату №030/264, в числе других частей ВВС ВМФ получил приказание передислоцироваться на Дальний Восток. Недостающие по штату 19 машин он должен был получить в Москве.

В соответствии с циркуляром НГМШ №0707 от 04.07.1945 г., 36-й МТАП был принят в состав 2-й МТАД ВВС ТОФ. Перелёт самолётов полка из Москвы на аэр. Романовка начался 26 июля и был завершён только 17 августа 1945 г. В составе полка на этот момент имелось 27 А-20G «Бостон».

Начало...

Романовка

18 августа 1945 г. 36-й МТАП выполнил свой первый и последний боевой вылет в войне с Японией. 10 самолётов «Бостон» полка совершили налёт на станцию Кюсю (Корея). Таким образом, этот полк, единственный из частей МТА ВВС ВМФ, успел принять участие в боевых действиях в составе трёх флотов из четырёх.

С 7 марта 1946 г. на основании приказа командующего ТОФ №004 от 02.02.1946 г., 36-й МТАП был передислоцирован с аэр. Романовка на аэр. Тученцы (Китай) и вошёл в состав вновь сформированной 18-й САД Порт-Артурской ВМБ (приказ командующего ТОФ №097 от 07.03.1946 г.). Личному составу полка вновь пришлось осваивать ещё один театр действий — Жёлтое море.

С 15 декабря 1947 г., на основании циркуляра НГШ ВМС №0036 от 07.10.1947 г., полк переводится на единую с ВВС СА структуру четырёхэскадрильного состава (на штат №98/705).

На основании директивы начальника ГОУ МГШ ВМС №1297226 от 03.08.1950 г., 36-й МТАП переводится на новый, трёхэскадрильный штат (№98/15).

С 5 февраля 1951 г., на основании директивы начальника ГОУ МГШ ВМС №Орг/7/21204 от 30.12.1950 г., 36-й МТАП был передан из 18-й САД в состав 589-й МТАД (бывш. 194-я БАД ВВС КА), без изменения места дислокации.

К декабрю 1953 г. полк переучился на реактивные самолёты Ил-28.

В 1955 г. на базе 36-го МТАП, с привлечением лётного состава из 52-го гв. МТАП 89-й МТАД ВВС ТОФ, осуществлялось обучение китайских лётчиков на самолётах Ил-28. (В 1955-1956 гг. из состава частей МТА ВВС ТОФ Китая было передано 5 самолётов Ил-28).

С 26 апреля 1955 г., на основании директивы ГШ ВМС №ОМУ/57326 от 29.12.1953 г., 36-й МТАП был передислоцирован с аэр. Тученцы в Приморье на аэр. Николаевка и вошёл в состав 89-й МТАД ВВС ТОФ.

С 1 декабря 1957 г., в соответствии с директивой ГК ВМФ №ОМУ/4/30250 от 20.07.1957 г., 36-й МТАП был переведён со штата №98/316 на штат №15/721 и стал числиться полком 2-й линии.

1 июля 1960 г., в рамках «дальнейшего значительного сокращения ВС СССР», на основании директивы ГШ ВМФ №ОМУ/13030 от 27.03.1960 г., 36-й МТАП на аэр. Николаевка был расформирован.

В послевоенное время в полку имели место следующие тяжёлые лётные происшествия:

— 18 августа 1945 г. самолёт А-20G «Бостон» 36-го МТАП был повреждён огнём японской зенитной артиллерии над Северной Кореей в районе Сюэцуондзио — Ехчендогом и потерян, в результате вынужденной посадки на воду в Японском море в районе Сейсина (судьба экипажа неизвестна);

— 23 марта 1949 г. произошла катастрофа самолёта А-20G «Бостон» 2-й АЭ полка;

— 20 июля 1949 г., днём, при выполнении полкового ЛТУ, через 50 мин. после взлёта с аэр. Тученцы над Жёлтым морем без вести пропал самолёт А-20G «Бостон», пилотируемый заместителем командира полка майором Владимиром Яковлевичем Булатовым. Поиски самолёта и экипажа результатов не дали. Экипаж, в составе лётчика В.Я. Булатова, штурмана лейтенанта Александра Фёдоровича Неняева, ВСР сержанта Виталия Васильевича Иванова и оператора РАС мл. сержанта Ивана Никитовича Тобратова, погиб;

— 14 апреля 1950 г., во время учений, при столкновении в воздухе самолётов А-20G, погибли лётчик лейтенант Василий Георгиевич Фисенко и ст. лётчик Алексей Семёнович Машковцев, а также штурман Анатолий Николаевич Вертоградов. В живых остался штурман одного из самолётов — Иван Семерук;

— 4 сентября 1950 г. над Жёлтым морем произошёл трагический инцидент. Американскими истребителями F-4U



мирован. Вторую эскадрилью полка передали в 567-го гв. БАП (МТАП), и она стала называться 4-й АЭ этого полка. Первую эскадрилью передали в 52-й гв. МТАП на аэр. Сергеевка и переучили на ДБ-3 и Ил-4. Третья эскадрилья полка перебазировалась на аэр. Унаши, где вошла в состав 64-го ДБАП (570-й МТАП) ВВС 5-го ВМФ как 4-я АЭ. В последующем она вместе с полком была перебазирована на аэр. Майгатка.

Известно о следующем тяжёлом авиационном происшествии в полку: 12 августа 1943 г., днём, при возвращении с

оперативного аэр. Вангоу на базовый аэр. Сергеевка Северная, столкнулся с сопкой выше высоты полёта в районе долины р. Вангоу самолёт СБ с экипажем: лётчик ст. лейтенант А.Н.Смолюк, штурман мл. лейтенант Павел Агапович Калмыков, стрелок-радист Иннокентий Алексеевич Тыхеев. При вынужденной посадке штурман П.А.Калмыков и стрелок-радист И.А.Тыхеев погибли. Лётчик А.Н.Смолюк уцелел.

На вооружении полка состояли самолёты: СБ, Пе-2.

Полком командовали: А.А.Нечаев (в 1944 г.), Ю.К.Пешков (1945-1946 гг.), В.И.Жданов (1946-1947 гг.).

34-й скоростной бомбардировочный авиационный полк

17-й гвардейский авиационный Краснознамённый полк пикирующих бомбардировщиков

34-й гвардейский Краснознамённый ближнебомбардировочный авиационный полк

Сформированный в мае 1938 г. как 34-й скоростной бомбардировочный авиационный полк ВВС ТОФ, он в сентябре 1945 г. был преобразован в 34-й гвардейский Краснознамённый ближнебомбардировочный авиацион-

ный полк, и вскоре переименован в 17-й гвардейский авиационный полк пикирующих бомбардировщиков и награждён орденом Красного Знамени.

(См. подробнее 567-й гв. МТАП ВВС ТОФ ниже).

36 минно-торпедный

Краснознамённый авиационный полк ВВС ЧФ/СФ/БФ

С 4 июля 1945 г. по 1 июля 1960 г. полк входил в состав ВВС ТОФ. В июле 1960 г. он был расформирован на аэр.

Николаевка. (См. подробнее 36-й МТАП, в разделе «Части МТА ВВС ЧФ»).

44-й минно-торпедный Краснознамённый авиационный полк

4-й минно-торпедный Краснознамённый авиационный полк

125-я минно-торпедная авиационная бригада

(см. также 109-я ТБАЭ, 26-я МТАЭ, 30-я КРАЭ ВВС ТОФ)

С 1 мая 1938 г., на основании приказов НК ВМФ №0036 от 20.08.1938 г. и командующего ТОФ №0047 от 20.06.1938 г., на базе 109-й ТБАЭ, 26-й МТАЭ и 30-й КРАЭ, входящих в состав 125-й МТАБ, был сформирован 4-й минно-торпедный авиационный полк, по штату №15/828-Б (2). На момент формирования полка три эскадрильи были вооружены самолётами ТБ-1 и ТБ-3 (которые постепенно передали в транспортную авиацию), Р-5, СБ и КР-6а. Управление полка и 1-я АЭ базировались на аэр. Романовка (ТБ-1 и ТД-3), 2-я АЭ (Р-5 и СБ) — на аэр. Новонежино, и 3-я АЭ (КР-6а) — на аэр. Суходол.

С 25 июня 1938 г., на основании приказа НК ВМФ №0039, на аэр. Евпатория в Крыму для 4-го МТАП начала формироваться 4-я АЭ на самолётах ДБ-3. На её укомплектование выделялись экипажи МТА от ВВС БФ, ТОФ и ЧФ, а к 10 сентября 1938 г. формирование полка, в целом, было завершено. В период с 10 сентября по 1 октября 1938 г. экипажи этой эскадрильи производили отработку групповой слётанности на аэр. Евпатория.

Во второй половине 1938 г. на вооружение полка поступили первые в Морской Авиации 12 серийных самолётов ДБ-3т (отличавшихся от бомбардировщиков наличием торпедного прицела и устройством подвески торпед).

В течение первой половины 1939 г. 4-й МТАП полностью перевооружился на самолёты ДБ-3т, полученные с завода в г. Комсомольск-на-Амуре. Самолёты ТБ-3 М-17 из полка передали в 16-й ОТАО ВВС ТОФ, который базировался там же, на аэр. Романовка.

На инспекторской проверке НК ВМФ в 1940 г. по минно-торпедной подготовке полк, единственным из частей МТА, получил положительную оценку (1-й МТАП ВВС БФ и 2-й МТАП ВВС ЧФ получили оценки «неудовлетворительно»). В этом году в составе полка имелось уже пять эскадрилий, существующих по штату №030/162-Б.

С 12 мая 1941 г., на основании приказа НК ВМФ №0056 от 29.03.1941 г., 2-я и 5-я АЭ полка были расформированы, а их личный состав и авиатехника обращены на формирование 1-й и 2-й МТАЭ 50-го ОСБАП ВВС ТОФ, с передислокацией на аэр. Новороссия.

С началом войны полк был рассредоточен на запасные площадки, где строились капонеры и укрытия. Началась интенсивная боевая учёба.

18 июля 1941 г., приказом НК ВМФ №00161 от 30.06.1941 г., в составе полка были восстановлены 2-я и 5-я АЭ по штату №30/145-Б. Всего в полку на тот момент имелось 47 самолётов ДБ-3т (из них 40 самолётов исправных) и 38 экипажей.

В августе 1941 г. было проведено лётно-тактическое учение, в ходе которого полк наносил бомбовый удар по самолётам противника на условном аэродроме в районе оз. Ханка, а в середине сентября — по нанесению бомбового удара по железнодорожной станции.

10 августа 1941 г., на основании постановления Военного совета ТОФ №11/00432 от 05.08.1941 г., для расширения зоны действия полка и ведения разведки в Татарском проливе, авиазвено самолётов ДБ-3т из 3-й АЭ было перебазировано на оперативный аэр. Великая Кема. Там звено находилось вплоть до конца декабря.

В середине октября 1941 г. экипажи эскадрильи капитана Н.М.Черняева перегнали самолёты ДБ-3 на ЧФ. На самолёте командира звена лейтенанта М.Буркина летел пассажиром вновь назначенный командующим ВВС ЧФ генерал-майор авиации Н.А.Остряков. Там экипажи совершили по несколько боевых вылетов, а три из них, по просьбе Н.А.Острякова, были оставлены во 2-м МТАП.

18 января 1942 г. одна из эскадрилий полка (9 экипажей), под командованием капитана Г.Д.Поповича, была направлена на запад, в состав ВВС воюющих флотов. Экипажи получили новые самолёты ДБ-3ф на авиазаводе в Иркутске и через Красноярск перелетели в Москву. На перелёте из Красноярска самолёт лётчика А.Сидорова совершил вынужденную посадку на лёд Иртыша, из-за утечки масла левого двигателя. В тот же день, после небольшого ремонта, самолёт присоединился к основной группе.

¹ — Прим. авт. Этот полк по праву может считаться правопреемником 125-й МТАБ ВВС ТОФ, так как первые месяцы после своего формирования он пользовался реквизитами (печать, угловой штамп) расформированной бригады.



В феврале 1942 г. приказом НК ВМФ №0042 от 18.02.1942 г. полк был преобразован в трёхэскадрильный, по штату №030/264. К этому времени две его эскадрильи перевооружились на самолёты ДБ-3ф.

2 марта 1942 г. авиагруппа приземлилась на одном из подмосковных аэродромов. Там эскадрилью разделили: 6 ДБ-3ф, возглавляемых Г.Д. Поповичем (командиры экипажей — В. Агафонов, В. Балашов, П. Зубков, А. Сидоров, Г. Ткачёв), направлялись на СФ, где с 23 марта вошли в состав 2-го гв. САП, а 3 ДБ-3ф (командиры экипажей — Косиченко, Перегудов и В.И. Минаков) — на Чёрное море. Однако вскоре эти три экипажа были направлены в 35-й МТАП ВВС СФ, формируемый в это время на базе 1-го запасного авиационного полка ВВС ВМФ. Но в июне их передали в 36-й МТАП ВВС ЧФ.

В феврале 1943 г., на основании циркуляра НШ ТОФ №04 от 04.01.1943 г., в связи с ремонтом аэр. Романовка, управление, 2-я и 3-я АЭ полка были перебазированы на аэр. Новороссия.

16 марта 1943 г. 1-я АЭ была перебазирована на аэр. Шкотовский перевал.

30 декабря 1943 г. 2-я и 3-я АЭ были перебазированы с аэр. Новороссия на аэр. Новонежино.

9 мая 1944 г. 4-му МТАП было вручено Боевое Знамя части. (Грамота Президиума Верховного Совета к Знамени была вручена только спустя почти полтора года — 4 сентября 1945 г.).

20 января 1944 г. управление 4-й МТАП было передислоцировано с аэр. Новороссия на аэр. Романовка.

15 сентября 1944 г., в связи с окончанием ремонта на основном аэродроме, 1-я АЭ — с аэр. Шкотовский перевал, 2-я и 3-я АЭ — с аэр. Новонежино, были перебазированы на аэр. Романовка.

Приказом НК ВМФ №00257 от 29.12.1944 г. и приказом командующего ТОФ №0010 от 24.01.1945 г. был установлен годовой праздник части — 1 мая.

По состоянию на 9 августа 1945 г., к началу войны с Японией в составе полка, базирующегося на аэр. Романовка, имелось 12 самолётов ДБ-3 (из них 11 — в строю), 24/23 Ил-4 и 34 экипажа (все боеготовые). Боевые вылеты по своему прямому предназначению полк начал выполнять в первый же день войны:

— днём 9 августа 1945 г. 2 Ил-4 полка нанесли торпедный удар по кораблям противника в Японском море. Из этого вылета не вернулся один Ил-4, пилотируемый лейтенантом Геннадием Ивановичем Швецовым (штурман — младший лейтенант Михаил Иванович Панкратов);

— в ночь с 9 на 10 августа 1945 г. 19 Ил-4 4-го МТАП произвели бомбометание по транспортам в северокорейском порту Расин;

— в полдень 10 августа 1945 г. 9 Ил-4 4-го МТАП и 4 ДБ-3т 49-го МТАП с аэр. Новонежино 2-й МТАД с аэр. Романовка, под прикрытием 6 Як-9 38-го ИАП нанесли торпедные удары по кораблям и судам противника в районе м. Казакова и м. Болтина. В них полк потерял Ил-4 лейтенанта Григория Даниловича Ильяшенко. Экипаж самолёта (лётчик Г.Д. Ильяшенко, штурман Борис Тимофеевич Полянов, ВСП мл. сержант Алексей Гаврилович Сазонов, ВСП сержант Пётр Карпович Василенко) спасся на надувной лодке после приводнения и попал в плен к японцам. Вскоре он был освобождён американцами в сеульской тюрьме. 14 сентября командиру экипажа лейтенанту Г.Д. Ильяшенко было присвоено звание Героя Советского Союза.

В тот же день, при нанесении удара по конвою противника, помощник командира 4-го МТАП майор Г.Д. Попович торпедным ударом потопил фрегат №82 ВМС Японии (в донесении потопленный корабль был классифицирован как эсминец типа «Камикадзе»). В сентябре 1945 г. за этот вылет майор Г.Д. Попович был удостоен звания Героя Советского Союза. В ходе налёта самолёты Ил-4 пилотируемые лейтенантом Василием Терентьевичем Громаковым (штурман — лейтенант Олег Алексеевич

Максимов) и Лазаревым, были сбиты зенитным огнём кораблей (экипажи погибли).

Вскоре, в связи с тем, что целей для торпедоносцев в Японском море не осталось, экипажи полка были перенацелены на действия по береговым объектам противника. Так, 16 августа 1945 г. 16 Ил-4 4-го МТАП наносили удар по железнодорожной станции Сейсин.

14 сентября 1945 г., указом Президиума Верховного Совета СССР и на основании приказа НК ВМФ №0519 от 25.09.1945 г., «за образцовое выполнение боевых заданий командования в борьбе с японскими империалистами», 4-й МТАП был награждён орденом Красного Знамени.

С 25 декабря 1946 г., на основании циркуляра НГШ ВМС №0015 от 16.11.1946 г., 4-й МТАП был переведён на штат №30/627 и переименован в 44-й минно-торпедный авиационный полк.

С 15 декабря 1947 г., на основании циркуляра НГШ ВМС №0036 от 07.10.1947 г., 44-й МТАП переводится на единую с ВВС СА четырёхэскадрильную структуру (на штат №98/705), а в 1949 г. он вновь вернулся к испытанной временем трёхэскадрильной структуре.

В сентябре и октябре 1952 г. 44-й МТАП приступил к переучиванию сразу на два типа реактивных торпедоносцев — Ту-14т и Ил-28т.

В связи с тем, что ВПП аэр. Романовка не могла обеспечить взлёт и посадку новых реактивных самолётов, с 15 ноября 1952 г., на основании директивы начальника ГОУ МГШ №Орг/8/23019 от 14.08.1952 г., полк был передислоцирован с аэр. Романовка на аэр. Западные Кневичи, где к тому времени была построена бетонная полоса. Фактически, полк перебазировался к новому месту дислокации только в начале 1953 г.

В апреле 1953 г. полк получил самолёты Ту-14т из 567-го гв. МТАП ВВС 5-го ВМФ.

30 августа 1956 г. в состав 44-го МТАП были переданы самолёты Ил-28т, оснащённые аппаратурой постановки помех, из расформированного 37-го ОАРО СпН. Они находились в полку вплоть до его расформирования в 1960 г.

С 1 февраля 1957 г., в соответствии с директивой ГК ВМФ №ОМУ/4/30250 от 20.07.1957 г., 44-й МТАП был переведён со штата 98/316 на штат №15/720-Б и стал числиться полком первой линии.

В 1957 г. в составе полка кроме Ил-28т имелись самолёты Ил-14, оборудованные аппаратурой помех СПС-1 и СПС-2.

1 июля 1960 г., в рамках «дальнейшего значительного сокращения ВС СССР», на основании директивы ГШ ВМФ №ОМУ/13030 от 27.03.1960 г., 44-й МТАП, содержащийся по штату №15/720-Б, был расформирован.

Известны следующие тяжёлые авиационные происшествия, произошедшие в полку:

— 9 июля 1941 г., при выполнении маршрутного полёта, врезался в деревья в долине Широкая Падь, в 16 км севернее с. Кневичи, самолёт У-2, пилотируемый заместителем командира полка капитаном Иваном Степановичем Тишиным. Лётчик остался невредим. Разрушенный самолёт сожгла поисковая группа полка;

— 18 июля 1941 г., днём, в ПМУ, произошла катастрофа самолёта ДБ-3б, пилотируемого командиром звена 3-й АЭ лейтенантом Евгением Сергеевичем Владимировым. На взлёте с аэр. Романовка с торпедой самолёт не смог набрать нужную высоту и врезался в сопку 149 м. Самолёт разрушился, лётчик Е.С. Владимиров и штурман звена лейтенант Николай Лукьянович Степанов погибли. Стрелок-радист старшина Дмитрий Абрамович Сафонов получил ранения и выжил. Фамилия воздушного стрелка и его судьба требует уточнения. Весной 2010 г. поисковиками Владивостокского отряда «АвиаПоиск» обломки самолёта были обнаружены на склоне сопки и обследованы;

— 23 сентября 1941 г., при заходе на посадку на аэр. Шкотовский Перевал, без вести пропал самолёт ДБ-3ф с экипажем в составе командира звена 4-й АЭ ст. лейтенанта Михаила Ивановича Стрелкова и штурмана звена ст.



1 мая 1947 г. 48-й ОМДРАП передаётся в состав вновь образованных ВВС 7-го ВМФ.

С августа 1947 г. управление полка, 2-я и 3-я МРАЭ базировались в с. Софийское на Амуре, а 1-я МРАЭ — на аэр. Бяудэ.

К 22 ноября 1947 г., на основании циркуляра НГШ ВМС №0036 от 07.10.1947 г., управление, 1-я и 2-я МРАЭ полка были переведены на новый штат №98/710, а 3-я МРАЭ — на штат №98/711. Тогда же 1-я МРАЭ самолётов-амфибий РВУ-6а «Каталина» была передислоцирована с аэр. Бяудэ на аэр. Постовая, но к январю 1949 г. она уже не числилась на этом аэродроме.

10 июня 1953 г. 48-й ОМДРАП был передан из расформированных ВВС 7-го ВМФ в состав 105-го АК ВВС ТОФ.

К началу 1955 г., на основании директивы НШ СТОФ №Орг/801 от 28.12.1954 г., полк был переведён со штата №98/208-Г на штат №98/408-Г и перевооружился на летающие лодки Бе-6.

С 30 апреля 1956 г., на основании директивы ГШ ВМФ №ОМУ/4/19053 от 17.12.1956 г., 48-й ОМДРАП был преобразован в **167-ю отдельную морскую дальне-разведывательную авиационную эскадрилью**, по штату №98/409-А, вооружённую самолётами Бе-6, с дислокацией в с. Софийское.

С 10 октября 1956 г., на основании указания ГШ ВМФ №ОУ/986 от 12.09.1956 г. и директивы ГШ ВМФ №ОМУ/1/19387 от 01.10.1956 г., 167-я ОМДРАЭ была передислоцирована из Софийского на аэр. Бяудэ.

С 1 июля 1957 г., на основании директивы ГШ ВМФ №ОМУ/4/30120 от 17.04.1957 г., 167-я ОМДРАЭ была преобразована в **167-ю отдельную аварийно-спасательную авиационную эскадрилью**, с переводом на штат №98/519. Эскадрилья, вооружённая самолётами Бе-6с, дислоцировалась в б. Бяудэ и подчинялась командиру 10-го АК ВМФ. Кроме летающих лодок, в составе эскадрильи был сформирован отряд вертолётчиков Ми-4.

На основании директивы ГШ ВМФ №ОМУ/4/30320 от 19.09.1957 г., местом постоянной дислокации 167-й ОАСАЭ был определён аэр. Знаменское. На её вооружении ещё оставались самолёты РВУ-6а «Каталина».

С 30 апреля 1958 г., на основании директивы ГШ ВМФ №ОМУ/4/27042 от 05.02.1958 г., 167-я ОАСАЭ преобразовывается в **720-й отдельный авиационный полк вертолётчиков**, с переводом на штат №98/803-Б, вооружённый вертолётчиками Ми-4.

14 января 1960 г., на основании директивы ГШ ВМФ №ОМУ/4/17016 от 10.12.1959 г., 720-й ОАПВ переименовывается в **720-й отдельный вертолётный полк**.

С 31 декабря 1960 г., на основании директивы ГШ ВМФ №ОМУ/4/13186 от 14.10.1960 г., 720-й ОВП, содержащий по штату №98/803-Б, был преобразован в **301-ю отдельную вертолётную эскадрилью (ПЛО)**, по штату №98/27, с передислокацией с аэр. Знаменское на аэр. Корсаков и подчинением непосредственно командующему Авиацией ТОФ.

С 1 мая 1961 г., согласно приказу МО СССР №0028 от 20.03.1961 г., 301-я ОВЭ ПЛО была переименована в **301-ю отдельную противолодочную вертолётную эскадрилью ближнего действия**. На вооружении эскадрильи состояли противолодочные и транспортные вертолёты Ми-4.

С 1 октября 1977 г. 301-я ОПЛВЭ на аэр. Корсаков была расформирована. Но уже спустя всего два года на том же аэродроме формируется новая вертолётная часть — **568-я авиационная группа** Авиации ТОФ, получившая на вооружение вертолёты различного назначения.

В истории полка имели место следующие авиационные происшествия:

— 10 июля 1943 г., при выполнении группового полёта на воздушное фотографирование, бомбометание и воздушную стрельбу на полигоне ВВС СТОФ, в районе п. Датта произошло столкновение двух самолётов МБР-2 полка. Самолёты упали и сгорели. Первый экипаж: лётчик ст. лейтенант М.Д.Киселёв — погиб, стрелок-бомбардир ст. лейтенант Николай Тимофеевич Фоминич — погиб, ВСП сержант М.А.Ставров — тяжело ранен. Второй экипаж: лейтенант А.В.Дуканов — погиб, сержант Иван Петрович Куликов — погиб, сержант А.М.Костючек — невредим;

— 14 июня 1944 г., в 2 км от пос. Казимировка (Советско-коганский район), предположительно, из-за отказа двигателя, совершил вынужденную посадку в тайге МБР-2 2-й АЭ полка. Самолёт разрушился и сгорел, экипаж, в составе лётчика Алексея Павловича Сердюкова, штурмана лейтенанта Лазаря Владимировича Штейна и стрелка-радиста Д.К.Аброшикова, погиб;

— 5 февраля 1948 г. произошла катастрофа самолёта РВН-1 «Номад», с экипажем командира 2-й АЭ лейтенантом Василием Куприяновичем Коковкиным, заместителем командира 3-й АЭ ст. лейтенантом М.М.Базецким и штурманом лейтенантом Владимиром Николаевичем Кобченко;

— 6 мая 1948 г. произошла катастрофа самолёта, в которой погиб штурман самолёта И.Н.Фокин;

— 7 августа 1948 г. в авиационной катастрофе самолёта РВН-1 «Номад» погибли командир отряда ст. лейтенант Константин Андреевич Попов, правый лётчик лейтенант Андрей Николаевич Подопригора и штурман лейтенант Валентин Иванович Михайлов;

— 30 августа 1951 г. в авиационной катастрофе самолёта РВН-1 «Номад» погиб заместитель командира полка майор Борис Матвеевич Якунин.

На вооружении части в различное время состояли следующие типы летательных аппаратов: МБР-2, РВН-1 «Номад», РВУ-6А «Каталина», Бе-6, Ми-4м.

Командиры части: П.Н.Кузнецов (1940-1942 гг.), Н.Н.Гридин (1942 г.), Васильев (1942-1944 гг.), Н.П.Мурзак (1944-1945 гг.), В.С.Хамин, Н.И.Антонов (1951-1953 гг.), ГСС С.П.Кручёных (1953-1955 гг.), ГСС А.И.Жестков (ноябрь 1955 г. — май 1956 г., ВРИД), В.В.Комлев (1957 г.), В.В.Морозов (1957-1958 гг.), А.Г.Красовский (1958-1960 гг.), И.Т.Никулин (1960-1961 гг.), А.А.Федяков (1961-1965 гг.), В.А.Смирнов (1965-1969 гг.), Е.И.Иванов (1969-1974 гг.), О.А.Даньченков (1974-1977 гг.).



50-й отдельный гвардейский дальнеразведывательный авиационный полк

- 134-я отдельная гвардейская дальнеразведывательная авиационная эскадрилья
- 271-й отдельный гвардейский дальнеразведывательный авиационный полк
- 50-й отдельный гвардейский разведывательный авиационный полк
- 50-й минно-торпедный авиационный полк
- 50-й смешанный бомбардировочный авиационный полк

Накануне войны, 12 мая 1941 г., на основании приказа НК ВМФ №0056 от 29.03.1941 г., на аэр. Новороссия, в составе 29-й АВ ВВС ТОФ, был сформирован **50-й смешанный бомбардировочный авиационный полк**. Он фор-

мировался на базе 36-й ОСБАЭ (самолёты СБ), 2-й и 5-й АЭ 4-го МТАП (самолёты ДБ-3) и 27-й ОАЭ ПВО (самолёты СБ) ВВС ТОФ. В составе нового полка было две минно-торпедные эскадрильи, вооружённые самолётами ДБ-3 (40/34 ДБ-3,



35 экипажей), 3-я АЭ пикирующих бомбардировщиков СБ¹ и 4-я АЭ ПВО, на самолётах СБ (буксировщики мишеней).

С 1 августа 1941 г. полк был переведён на штаты военного времени: управление — на штат №030/162-Б, 1-я и 2-я МТАЭ — на штаты №030/145-Б, 3-я и 4-я СБАЭ — на штаты №030/144-Б.

С 1 сентября 1941 г., на основании постановления Военного совета ТОФ №11/00501 от 27.08.1941 г., 4-я СБАЭ 50-го СБАП была передана в состав 34-го БАП 29-й АВ ВВС ТОФ и передислоцирована на аэр. Николаевка.

В декабре 1941 г. было начато формирование 5-й АЭ полка, но с 15 марта 1942 г. полк, на основании приказа НК ВМФ №0042 от 18.02.1942 г. и приказа командующего ТОФ №0033 от 19.03.1942 г., был переформирован в **50-й минно-торпедный авиационный полк** трёхэскадрильного состава, по штату №030/264. В это время он базировался на аэродромах Западная и Восточная Новороссия.

С целью ведения разведки и контроля над коммуникациями в северной части Японского моря, в период 1942-1943 гг. одно звено самолётов ДБ-3 полка постоянно несло боевое дежурство на оперативном аэр. Великая Кема, на северо-восточном побережье Приморского края.

С 30 ноября 1943 г., на основании приказа НК ВМФ №0863 от 13.11.1943 г. и приказа командующего ТОФ №0640 от 17.12.1943 г., 50-й МТАП исключается из состава 2-й МТАД (бывш. 29-я АВ) ВВС ТОФ и переформируется в **50-й отдельный разведывательный авиационный полк**, подчинённый непосредственно командующему ВВС ТОФ. Он становится единственной разведывательной частью в составе ВВС ТОФ, вооружённой колёсными самолётами: управление полка — по штату №030/366: 1-я и 2-я РАЭ, на самолётах ДБ-3Ф, — по штату №030/368-А; а 3-я ИАЭ — по штату №030/368-Г.

С мая по июль 1943 г. одна эскадрилья полка, под командованием капитана И.В.Сидина, на самолётах ДБ-3, была откомандирована на ЧФ для получения боевого опыта, где выполняла боевые вылеты. При этом был потерян один экипаж.

Приказом НК ВМФ №00257 от 1944 г. и приказом командующего ТОФ №0010 от 24.01.1945 г. был установлен **годовой праздник части — 12 мая**.

12 мая 1944 г. полку было вручено Боевое Знамя части.

По состоянию на 9 августа 1945 г., в составе полка, базирующегося на аэр. Новороссия, имелось 18 самолётов ДБ-3 (из них 16 — в строю), 12/10 А-20Г, 1/1 В-25, 4/4 Як-9, 10/7 Як-9ю и 33 экипажа (30 боеготовых). Кроме того, полк получил 6 новых самолётов Ту-2, но освоить их личный состав в полном объёме не успел.

Во время боевых действий против Японии, в августе 1945 г. самолёты Як-9р полка базировались на оперативном аэр. Великая Кема, откуда выполняли вылеты на разведку Татарского пролива и Южного Сахалина.

С 23 августа две эскадрильи дальних разведчиков были **перебазированы на аэродромы Гензан и Канко**.

26 августа 1945 г., «за проявленную отвагу в боях с японскими захватчиками, за стойкость и мужество, дисциплину, организованность и героизм личного состава», указом Президиума Верховного Совета СССР и приказом Верховного Главнокомандующего ВС СССР 50-й ОРАП был преобразован в **50-й отдельный гвардейский разведывательный авиационный полк** (приказ НК ВМФ №0460 от 26.08.1945 г.).

5 октября 1945 г. полку была вручена Грамота Президиума Верховного Совета СССР к Боевому Знамени.

¹ — Прим. авт. По данным монографии В.Котельникова «Дальний бомбардировщик ДБ-3/Ил-4» (журнал «Авиация и космонавтика», №5, 2005), в 1941 г. в составе ВВС ТОФ была сформирована эскадрилья самолётов-пикировщиков ДБ-3Ф. Впоследствии вошла в состав 50-й СБАП. Как пикировочная, эскадрилья существовала до осени 1943 г.

В 1946 г. полк получил на вооружение самолёты Ту-2р, заменившие постепенно старые ДБ-3.

В июне 1946 г. — ноябре 1947 г. авиагруппа из 9 Ту-2р, под командованием командира полка Н.В.Дерюгина, выполняла специальное задание по аэрофотосъёмке Курильских о-вов. Базировалась она на аэр. Буревестник (о. Итуруп), совместно с двумя полками самолётов Ту-2 ВВС СА. (В документах это подразделение именуется «отряд по АФС Курильской гряды»). Несмотря на сложные погодные условия района АФС — частые туманы, сменяемые ураганными ветрами, авиагруппа справилась с правительственным заданием.

Летом 1947 г. на вооружение 3-й РАЭ полка поступили самолёты Р-63 «Кингкобра». Их перегоняли в Новороссию из Омска лётчики полка, с лидерованием самолётами А-20 «Бостон».

До 1952 г. в составе полка имелось три эскадрильи: 1-я АЭ — самолёты Ту-2р, 2-я АЭ — А-20К «Бостон» и Ил-4, 3-я АЭ — Як-9ю и Р-63 «Кингкобра».

В период с 15 марта по 9 июня 1952 г., на основании приказа командующего ВВС 5-го ВМФ №0131 от 26.03.1952 г., 1-я АЭ полка проходила переучивание на реактивные самолёты Ил-28р на аэр. Украинка 65-й ВА ДА.

В 1953 г. в состав 50-го гв. ОРАП были переданы самолёты МиГ-15р из состава расформированной на аэр. Новороссия 1918-й ОРАЭ ВВС ТОФ.

В 1952-1954 гг. 50-й гв. ОРАП входил в состав 106-го ИАК ВМС, после расформирования которого перешёл в непосредственное подчинение командующему ВВС ТОФ.

15 сентября 1955 г. 50-й гв. ОРАП был перебазирован на аэр. Новороссия².

С сентября 1955 г., на основании директивы ГШ ВМФ №ОМУ/4/53220 от 15.09.1955 г., на полк была возложена новая задача — ведение радиотехнической разведки района КаВФ. Она выполнялась вплоть до формирования на аэр. Монгохто в августе 1958 г. 266-й ОДРАЭ ВВС ТОФ (впоследствии перебазированной на Камчатку).

С 30 июня 1957 г., на основании директивы ГШ ВМФ №ОМУ/4/30120 от 17.04.1957 г., полк был переведён со штата №98/507-А на штат 98/507-В, в связи с переучиванием на самолёты Ту-16р. Местом дислокации этих самолётов определён аэр. Пристань.

С 1 января 1958 г. 1-я АЭ 50-го гв. ОРАП приступила к переучиванию на самолёты Ту-16р на аэр. Каменный Ручей (Монгохто).

С 30 апреля 1958 г., на основании директивы ГШ ВМФ №ОМУ/4/27042 от 05.02.1958 г., управление и остальные подразделения полка передислоцировались с аэр. Новороссия на аэр. Пристань. В составе полка в это время числились 1-я АЭ — **дальнеразведывательная, на самолётах Ту-16р; и 2-я АЭ — радиотехнической разведки, на самолётах Ил-28р.**

С 15 августа 1958 г., на основании директивы ГК ВМФ №ОМУ/4/27202 от 27.05.1958 г. и директивы штаба ТОФ №ОМУ/1/0516 от 06.06.1958 г., из личного состава 1-й эскадрильи 50-го гв. ОРАП на аэр. Каменный Ручей формируется 266-я ОДРАЭ, на самолётах Ту-16р, под командованием майора Ю.Н.Антипова.

31 октября 1958 г., впервые в ВВС ТОФ, на аэр. Пристань произвёл посадку Ту-16р, пилотируемый командиром 1-й ДРАЭ полка майором К.С.Чертыковцевым.

В период с 3 по 9 ноября 1958 г. ещё 6 Ту-16р были перегнаны с аэр. Каменный Ручей на аэр. Пристань и приступили к плановым полётам. В штате полка в 1958-1960 гг. имелся самолёт Ту-4.

15 июля 1960 г., на основании директивы ГШ ВМФ №ОМУ/13030 от 27.03.1960 г., в рамках «дальнейшего значительного сокращения ВС СССР», была расформирована

² — Прим. авт. Такая запись содержится в «Журнале учёта состава ВВС ТОФ 1952-1961 гг.», однако полк и так числился до этого времени на аэр. Новороссия.



на 131-я ОБУКАЭ Авиаии ТОФ, вооружённая самолётами Ил-28. Её личный состав и авиатехника были обращены на укомплектование **не отдельной буксировочной авиационной эскадрильи** 50-го гв. ОРАП (самолёты Ил-28 оставались на вооружении полка до 1963 г.).

1 ноября 1960 г., на основании директивы ГШ ВМФ № ОМУ/4/13139 от 26.09.1960 г., 50-й гв. ОРАП был переименован в **50-й гвардейский отдельный дальнеразведывательный авиационный полк**.

В 1961 г., впервые в истории Авиаии ТОФ, экипаж 50-го гв. ОДРАП капитана Ярчука на самолёте Ту-16р выполнил воздушную разведку американского авианосца «Йорктаун» в Японском море, приступив, таким образом, к несению БС на данном типе самолётов.

К 1963 г. самолёты Ил-28р были сняты с вооружения полка, и буксировочное звено было расформировано. С этого времени в составе 50-го гв. ОДРАП числится 19 боеготовых экипажей на самолётах Ту-16р.

8 декабря 1967 г., впервые в истории ВВС ТОФ, два экипажа 50-го гв. ОДРАП — подполковника Гуслистоного и майора Анкудинова, на Ту-16р произвели вылет на ВР в Восточно-Китайское море через Корейский пролив. Повторный вылет был выполнен 27 декабря 1967 г.

В 1968 г. в составе 50-го гв. ОДРАП имелось 13 Ту-16р, 6 Ту-16сп, 2 Ту-16сп (система «Фрегат») базирующихся на аэр. Пристань. В связи с осложнением отношений между СССР и Китаем, самолёты Ту-16р полка выполняли в течение года 12 вылетов на воздушную разведку приграничных районов Китая на участке залив Посьет — оз. Ханка — Благовещенск.

В 1969 г. полк занял 1-е место среди частей разведки ВВС ВМФ по разведывательной подготовке.

В апреле 1970 г., за отличное выполнение разведывательных заданий, полк награждается Почётной Грамотой ЦК КПСС, Президиума Верховного Совета и Совета Министров СССР, в ознаменование 100-летия со дня рождения В.И.Ленина.

15 июля 1971 г. 50-й гв. ОДРАП был переименован в **271-й гв. отдельный дальнеразведывательный авиационный полк**. Данное переименование полка (а также ряда других частей и соединений Авиаии ТОФ) было связано с передачей начальником разведки полка майором В.Г.Шавдя секретных данных о составе и состоянии частей ВВС ТОФ в американское посольство в Москве. За это ЧП командир полка полковник В.И.Микрюков был снят с должности. Новым командиром полка был назначен Г.М.Орлов.

15 августа 1973 г. 271-й гв. ОДРАП **переформируется в 134-ю гвардейскую отдельную дальнеразведывательную авиационную эскадрилью**.

В 1974 г. в составе 134-й гв. ОДРАЭ числится 10 Ту-16р и Ту-16рм, 2 Ту-16сп.

В период с 14 по 21 апреля 1975 г. были проведены учения ВМФ «Океан-75», в ходе которых самолёты Ту-16р эскадрильи практически отрабатывали способы одновременной разведки группами самолётов больших пространств в морской зоне.

1 декабря 1986 г. 134-я гв. ОДРАЭ вошла в состав 304-го гв. ОДРАП как 3-я АЭ, с передислокацией на аэр. Хороль. При этом, в целях сохранения в составе ВВС ТОФ количества гвардейских частей, почётное наименование было передано вновь сформированной 341-й отдельной морской ракетноносной авиационной эскадрилье (в том же году переформированной в 141-й гв. МРАП), вошедшей в состав 25-й МРАД ВВС ТОФ.

В начале 1990-х гг., в связи со списанием самолётов Ту-16р, эскадрилья перевооружается на самолёты Ту-16к-10, полученные с ЧФ. Однако ракетной подготовки для лётного состава не предусматривалось, и самолёты-ракетоносцы использовались только в качестве разведчиков (подобное происходило и на других флотах в это же время).

С 1 декабря 1993 г., в связи со списанием самолётов Ту-16к и Ту-95рц, 304-й гв. ОДРАП был расформирован, а его авиа-

ционная техника передана в базу хранения на аэр. Хороль, с последующей утилизацией.

В истории части произошли следующие тяжёлые авиационные происшествия:

— 19 июля 1941 г., при выполнении полёта в районе деревни Саинбар (долина р. Пемухе), потерпел аварию самолёт ДБ-3, пилотируемый лейтенантом А.В.Смирновым;

— 27 ноября 1941 г., днём, в СМУ, во время аэродромного полёта на стрельбу и бомбометание в районе Новоросийской долины и Шкотовского перевала, пропал без вести самолёт ДБ-3б 1-й АЭ с экипажем: командир звена ст. лейтенант Николай Константинович Ясырев и штурман звена ст. лейтенант Сергей Иванович Зорин (фамилии остальных членов экипажа требуют уточнения);

— 23 октября 1942 г., днём, при перелёте с аэр. Новоросия Восточная на аэр. Великая Кема, из-за потери сознания лётчиком 2-й АЭ полка лейтенантом Николаем Тарасовичем Гусаковым, произошла катастрофа самолёта ДБ-3. Самолёт упал в районе слияния рек Вангоу — Синанза. Все члены экипажа и пассажиры (пилот Н.Т.Гусаков, штурман мл. лейтенант Николай Степанович Филиппов, ВСП Василий Семёнович Мамонов, воздушный стрелок матрос Евгений Иванович Осокин, механик авиационный Михаил Григорьевич Ильинов, моторист авиационный Борис Андреевич Куницин, механик авиационный Александр Фомич Кравчук) погибли вместе с самолётом;

— 17 декабря 1942 г., ночью, во время выполнения аэродромных полётов на испытание противопожарной окраски самолётов, в лучах прожекторов на самолёте ДБ-3ф, пилотируемым командиром 1-й АЭ капитаном Никандром Михайловичем Черняевым отказал левый мотор. Самолёт упал у границы аэродрома. Пилот Н.М.Черняев и штурман сержант Иосиф Егорович Чурилов покинули самолёт на парашютах, а наблюдатель — начальник связи 1-й АЭ лейтенант Семин, погиб;

— 16 января 1945 г., днём, при выполнении задания по высотной подготовке, потерпел катастрофу самолёт ДБ-3, пилотируемый лётчиком мл. лейтенантом Каральби Хажмуратовичем Назрановым. Самолёт на аэродром не вернулся. Через два дня он был найден охотниками в Анучинском районе, вблизи зимовки «5-й Луг» у с. Виноградовка. Предположительно, во время выполнения высотного полёта на 7000 м лётчик потерял сознание, вследствие кислородного голодания. Самолёт перешёл в пикирование. Штурман попытался покинуть машину с парашютом, но попал в винт (тело не найдено), лётчик и стрелок-радист погибли при ударе о землю. Экипаж самолёта: лётчик мл. лейтенант К.Х.Назранов, штурман мл. лейтенант Пётр Максимович Коломиец, стрелок-радист сержант Александр Андреевич Дмитриев;

— 1 сентября 1945 г., днём, в СМУ, произошла авария самолёта В-25 «Митчелл», пилотируемого командиром полка майором Иваном Васильевичем Сидиным. Самолёт совершал перелёт с аэр. Западная Новороссия на аэр. Гензан (Корея), с целью переброски технического состава полка и разведки погоды. При пробеге по полосе во время дождя самолёт не смог затормозить, выкатился за её пределы, ударился левой стойкой о штабель шпал и отломил её. После этого самолёт развернуло влево, и он ударился передней стойкой о насыпь узкоколейной железной дороги, которая при ударе отломилась. Самолёт лёг на носовую часть. Экипаж остался невредим;

— 21 мая 1947 г., днём, в СМУ, в авиационной катастрофе самолёта Р-63 «Кингкобра» погиб помощник командира 3-й (истребительной) авиационной эскадрильи ГСС капитан Виктор Иванович Щербаков¹. Он выполнял облёт

¹ — Прим. авт. Звание Героя Советского Союза он получил 6 марта 1945 г., за 18 сбитых немецких самолётов в составе 11-го гв. ИАП ВВС ЧФ. Перед войной с Японией В.И.Щербаков был переведён на ТОФ.



ПОПОВИЧ
Григорий Данилович

В 09 часов 24 минуты командование 2-ой авиадивизии (МТАД) получило из штаба ВВС ТОФ приказ: «Торпедной атакой уничтожить 11 транспортов, вышедших в 08 часов 00 минут из порта Расин в кильватере по направлению на Юг». В 11 часов 45 минут с аэродрома Романовки самолеты 4-го МТАП и с аэродрома Новонежино самолеты 49-го МТАП начали подниматься в воздух. Их было 16 (7 ед. ДБ-3 и 9 ед. Ил-4).

... в 16 часов 00 минут с аэродрома Романовки вылетело еще десять Ил-4. Группу самолетов вел помощник командира 4-го минно-торпедного авиаполка (МТАП) майор Попович Григорий Данилович. Незадолго до 18 часов 00 минут группа достигла мыса Козакова. Вскоре в поле зрения оказался транспорт, шедший в сопровождении эсминца, в то время как на горизонте просматривались дымовые завесы других вражеских пароходов. Попович лично возглавил атаку на конвой и потопил его. За потопление корабля, оказавшегося наиболее крупной утратой императорского флота (а им оказался фрегат № 82), майору Поповичу Г.Д. Указом Президиума Верховного Совета СССР от 14 сентября 1945 г. было присвоено звание Героя Советского Союза. За 9 дней участия в войне летчики 4-го минно-торпедного авиационного полка совершили 115 боевых вылетов, в ходе которых потопили 10 кораблей противника. Майор Попович Г.Д. за это время произвел два боевых вылета (один из которых на разведку, 10 августа 1945 года в сложных погодных условиях у мыса Болтина (Мусудан, Северная Корея) он торпедировал японский эсминец.

После окончания Второй мировой войны Григорий Данилович служил в гарнизоне Романовка в составе своего полка. В 1948 году он уволился в запас в звании гвардии подполковника.



Сбитый японский самолет.



Результат бомбежки японской военной базы Сейсин



Авиационная атака на японский фрегат.



Подвеска торпеды на самолет
гвардии майора Григория Поповича.
август 1945 года. аэр. Романовка



Подвеска торпеды на самолет
Ил-4 4-го минно-торпедного авиаполка
1945 год. аэр. Романовка

134-я отдельная гвардейская дальнеразведывательная авиационная эскадрилья (войсковая часть 62769) является преемницей 50-го СБАП, 50-го МТАП, 50-го ОГРАП и 271-го ОГДРАП).

Накануне войны 12 мая 1941 г. на аэр. Новороссия в составе 29-й авиабригады ВВС ТОФ, на основании приказа НК ВМФ № 0056 от 12 мая 1941 г., был сформирован 50-й смешанный бомбардировочный авиаполк. Он

120

БОЕВОЙ СЧЁТ ПОМОЩНИКА КОМАНДИРА 4 АВИАПОЛКА
2 АВИАДИВИЗИИ ИМ. ОСТРЯКОВА ВОЕННО-ВОЗДУШНЫХ СИЛ
ТИХООКЕАНСКОГО ФЛОТА - ГВАРДИИ МАЙОРОМ ПОПОВИЧ Г. Д.
А/ Лично гвардии майором ПОПОВИЧ Г. Д. - ПОТОПЛЕН

Г. 10.08.45г., 18.10. Мыс Болтина /Корея/ потопил эсминец.

КОМАНДИР 4 АВИАПОЛКА 2 АВИАДИВИЗИИ
ПОПОВИЧ Г. Д. ПОПОВИЧ Г. Д.
ПОПОВИЧ Г. Д. ПОПОВИЧ Г. Д.

Расшифровка по тексту:

БОЕВОЙ СЧЁТ ПОМОЩНИКА КОМАНДИРА 4 АВИАПОЛКА
2 АВИАДИВИЗИИ ИМ. ОСТРЯКОВА ВОЕННО-ВОЗДУШНЫХ СИЛ
ТИХООКЕАНСКОГО ФЛОТА - ГВАРДИИ МАЙОРОМ ПОПОВИЧ Г. Д.

А/ Лично гвардии майором ПОПОВИЧ - ПОТОПЛЕН:

Г. 10.08.45г., 18.10. Мыс Болтина /Корея/ потопил эсминец.



БУРКИН
Михаил Иванович

Генерал-майор Буркин Михаил Иванович, Герой Советского Союза, проходил службу в Романовском гарнизоне с ноября 1936 года. Службу проходил на должностях военного пилота 109-ой авиаэскадрильи, с мая 1938 г. младшим, затем старшим летчиком 4-го минно-торпедного авиаполка, с декабря 1940 года – командир звена 36-ой авиаэскадрильи, с мая 1941 г. – командир звена в 56-м дальнеразведывательном авиаполку.

В феврале 1942 года вместе с другими летчиками полка из Романовки убыл на запад, на Черноморский Флот в качестве инспектора по технике пилотирования 5-го гвардейского минно-торпедного авиаполка, а с февраля по ноябрь 1944 года командовал этим полком. Он проявил себя талантливым командиром и отважным бойцом. Только за время командования полком его летчики потопили 11 транспортов противника, 4 самоходные баржи, 2 тральщика и 5 десантных барж с живой силой противника. В августе 1944 года летчиками полка было успешно выполнено задание по блокированию главной румынской Военно-морской базы Констанца. Противник не смог протралить выставленные морскими летчиками мины и почти все, находящиеся в базе, корабли были захвачены. Всего в 1942-1944 годах М.И.Буркин выполнил 88 боевых вылетов.

В ноябре 1944 года отважного командира вернули на ТОФ, в Романовку, поручив командовать 52-м МТАП ВВС Флота. Участвовал в Советско-Японской Войне в августе 1945 года. Под его командованием с 9 по 22 августа 1945 года полк произвел 138 боевых вылетов, уничтожил 2 транспорта, разрушил завод и портовые сооружения в корейских городах Сейсин (Чжонджин) и Расин (Наджин), вывел из строя железнодорожный мост. Боевых потерь полк не имел. Командир полка водил группы своих летчиков на все важные задания лично. В сентябре 1945 года экипаж Михаила Буркина летал на аэросъемку бомбардировок японских городов Хирасима и Нагасаки. За этот подвиг все члены экипажа были награждены орденами Красного Знамени.

После войны командовал 2-ой минно-торпедной авиадивизией ВВС ТОФ. С декабря 1958 года Михаил Иванович в запасе.



Аэрофотосъемка атомного взрыва
сделанная экипажем Михаила Буркина
сентябрь 1945 года, Хирасима.



Летчики 52-го МТАП уточняют
боевую задачу на полеты.
август 1945 года. Романовка.



Разведывательный полет
на предельно малой высоте.



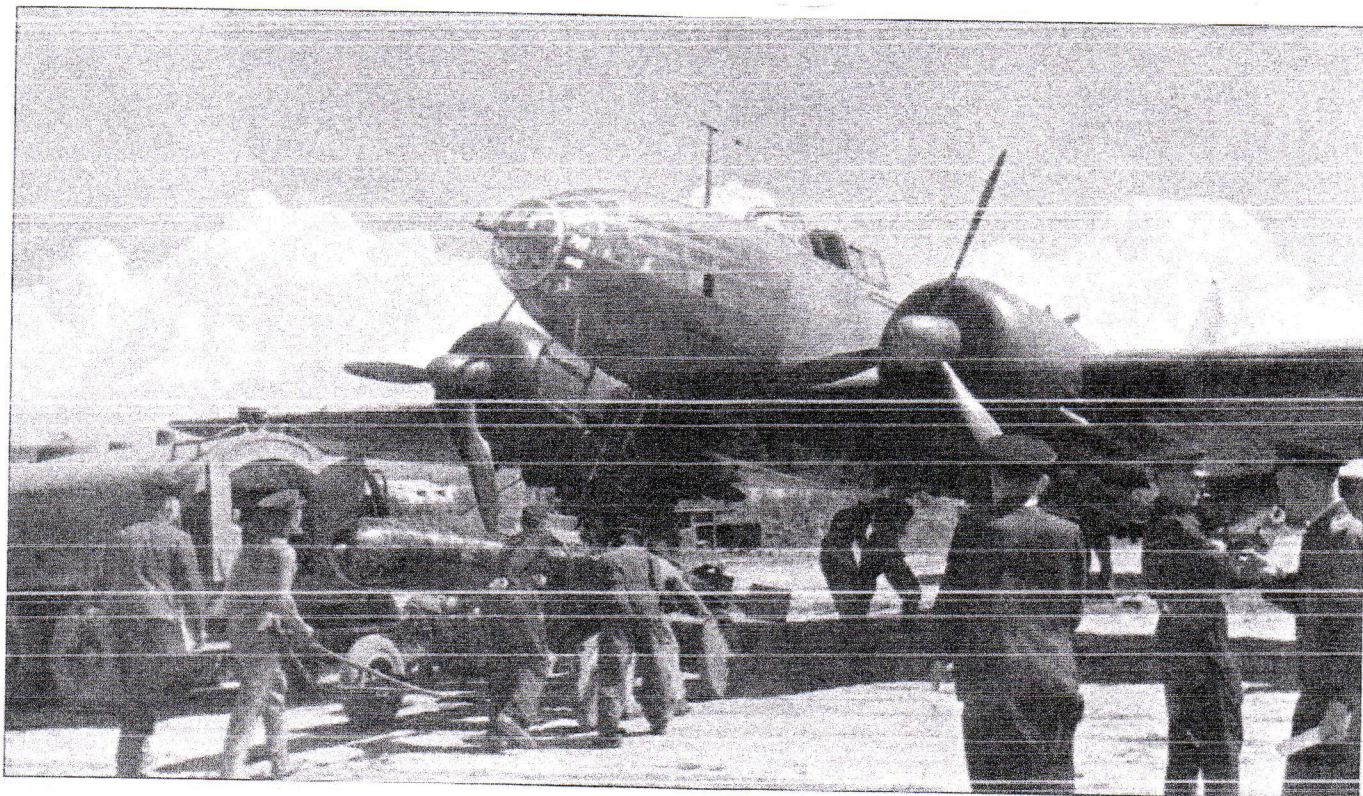
Герой Советского Союза
генерал-майор авиации М.И. Буркин.
Романовка - Пристань, 1989 года.

311 отдельный корабельный штурмовой авиационный полк, сформирован 1 октября 1976 года трехэскадрильным составом, вооруженный самолетами Як-38 и МиГ-21.

В свое время полком командовали: В.М.Свиточев (1976-1981 гг.) первый командир, Ю.Ф.Хавратов (1981-1983 гг.), Герой Советского Союза Ю.И.Чурилов (1983-1988 гг.), А.Н.Десятников (1988-1992 гг.), И.И.Марченко (1992-1993 гг., самовольно убыл на Украину, бросив полк), В.А. Балук (1993-1994 гг.), С.С.Филиппов (апрель 1994-октябрь 1995 гг.).



Летчики перед вылетом у ДБ-3т 49-го МТАП. Аэр. Новонежино,



Подвеска торпеды под Ил-4 4-го МТАП. Аэр. Романовка, август 1945 г.

Страница из справочника (Альманах).



Авиация Порт-Артурской ВМБ

105-й авиационный корпус ВМС
55-й авиационный корпус ВМС
18-я смешанная авиационная дивизия

В 1945 г., в соответствии с соглашением между правительствами СССР и Китая, Ляодунский п-ов и ВМБ Ляойшунь (Порт-Артур) передавались в аренду Советской стороне на 50 лет. В конце 1945 г., на основании решения НК ВМФ №00156 от 28.08.1945 г., в Порт-Артуре начала создаваться военно-морская база ТОФ, а на близлежащих аэродромах были размещены авиационные части и соединения Морской Авиации и ВВС СА.

В декабре 1945 г., на основании циркуляра НГМШ №0059 от 05.10.1945 г., на аэр. Тученцзы (Китай) было сформировано управление **18-й смешанной авиационной дивизии**, с подчинением командиру Порт-Артурской ВМБ, а в специальном отношении — командующему ВВС ТОФ. В состав дивизии были включены перебазированные из Приморья части ВВС ТОФ: 36-й МТАП, на торпедоносцах А-20С «Бостон», 27-й ИАП и 61-й гв. ИАП, на истребителях Р-63 «Кингкобра» и Як-9 соответственно.

14 июля 1946 г. в Порт-Артуре была также сформирована 33-я ОМДРАЭ, на летающих лодках РВН-1 «Номад», которую также подчинили командиру 18-й САД. С этого времени в составе Авиации Порт-Артурской ВМБ имелась ударная, истребительная и разведывательная авиация. Транспортные нужды группировки решались самолётами «Номад» из состава разведэскадрильи, а также частей транспортной авиации, дислоцированных в Приморье, совершавших регулярные рейсы в Порт-Артур.

В конце 1947 г. 61-й гв. ИАП был расформирован, а на замену ему в 1950 г. из Приморья был перебазирован 348-й ИАП (бывш. 43-й ИАП) ВВС 5-го ВМФ.

Весной 1950 г. в состав Авиации Порт-Артурской ВМБ из 83-го смешанного авиационного корпуса 54-й ВА ПримВО была передана 194-я бомбардировочная авиационная дивизия, в составе 10-го гв. БАП, 114-го гв. БАП и 860-го БАП, на самолётах Ту-2, которая дислоцировалась на аэродромах в районе Порт-Артурского залива. Уже в составе ВМФ дивизия и её полки были переформированы в **минно-торпедные, став, соответственно, 589-й МТАД, 1534-м гв. МТАП, 1535-м гв. МТАП, 1540-м МТАП.** Но уже 27 декабря того же года, на основании директивы начальника ГОУ МГШ ВМС №Орг/7/21204 от 30.12.1950 г., 1535-й гв. МТАП выводится из состава дивизии и передислоцируется в Советский Союз, на аэр. Романовка Приморского края.

Так как теперь в составе Авиации ВМБ имелось две авиационные дивизии и отдельный разведполк, то командование ВМФ приняло решение о формировании с 15 сентября 1950 г. **55-го авиационного корпуса ВМС** по штату №98/13 (цир-

куляр НМГШ №1296971 от 20.05.1950 г.). Управление нового объединения дислоцировалось там же, в Порт-Артуре, и подчинялось командиру Порт-Артурской ВМБ.

Как и во всех других дивизиях ВВС ВМФ, для переучивания лётного состава на новую реактивную технику, с 20 мая 1950 г. при 589-й МТАД и 509-й ИАД (бывш. 18-я САД) были сформированы 556-я и 559-я отдельные учебно-тренировочные авиационные эскадрильи.

В связи с тем, что в составе 54-й ВА ВВС ПримВО уже имелся 55-й ИАК, 21 декабря 1950 г., на основании директивы НГОУ МГШ №1297533 от 23.11.1950 г., 55-й АК ВМС был переименован в **105-й авиационный корпус ВМС.**

С 26 июня 1951 г. 33-я ОМДРАЭ была развернута в 1744-й ОМДРАП. Кроме летающих лодок, в состав полка вошла истребительная эскадрилья самолётов Ла-11р, базирующаяся на аэр. Тученцзы (район Порт-Артурского залива).

15 мая 1953 г., на основании приказа МО СССР №0054 от 23.04.1953 г., управление 105-го АК ВМС, без лётных частей и соединений, было передислоцировано из Порт-Артурского залива в Советскую Гавань (п. Бяудэ), с подчинением командующему ВВС 7-го ВМФ (см. далее ВВС СТОФ). Входящая в его состав 508-я ИАД подлежала передаче в 54-й ВА ПримВО. Второе соединение — 589-я МТАД, вплоть до мая 1955 г. оставалась в Китае, после чего была передислоцирована в Приморье.

На этом история Авиации Порт-Артурской ВМБ была завершена.

В состав авиационной группировки входили:

- 509-я ИАД (бывш. 18-я САД), составом:
- 27-й ИАП (с 1948 г. — 405-й ИАП) — в 1945-1953 гг.;
- 61-й гв. ИАП — в 1945-1947 гг.;
- 405-й ИАП (бывш. 43-й ИАП) — в 1950-1953 гг.;
- 559-я ОУТАЭ — в 1950-1953 гг.;
- 33-я ОМДРАЭ (с 1951 г. — 1744-й ОМДРАП) — в 1946-1955 гг.;
- 589-я МТАД (бывш. 194-я БАД), составом:
- 1534-й гв. МТАП (бывш. 10-й гв. БАП) — в 1950-1955 гг.;
- 1535-й гв. МТАП (бывш. 114-й гв. БАП) — в 1950 г.;
- 1540-й МТАП (бывш. 860-й БАП) — в 1950-1955 гг.;
- 556-я ОУТАЭ — в 1950-1953 гг.;
- 36-й МТАП — в 1946-1955 гг.

Авиацией Порт-Артурской ВМБ командовали: Н.С. Житинский (1946-1948 гг.), М.А. Фолькин (1948-1949 гг.), А.Н. Томашевский (сентябрь 1949 г. — июль 1950 г.), ГСС И.Е. Корзунов (июль 1950 г. — апрель 1953 г.), ГСС И.Г. Романенко (апрель 1953 г. — август 1954 г.).

Авиация ВМБ Ханко

12 марта 1940 г. в Москве был подписан советско-финский мирный договор, подводящий итоги Зимней войны 1939-1940 гг. По военным условиям договора, Финляндия сдала в аренду СССР сроком на 30 лет п-ов Ханко, с морской территорией вокруг него от 3-х до 5 миль, с примыкающими о-вами, для организации там военно-морской базы, с правом содержания необходимых морских, сухопутных и воздушных сил. Для ускорения процесса принятия базы, сразу же после подписания договора самолётами ТБ-3, использовавшимися в качестве транспортных, с аэр. Паддиски была срочно переброслена передовая команда с необходимыми грузами. Из-за отсутствия подготовленного аэродрома на Ханко, самолёты ТБ-3 садились возле берега на лёд, который был ещё прочным. Этими же самолётами на полуостров перелетели представители командования БФ. Принять от финских властей базу было поручено начальнику тыла флота капитану 1 ранга М.И. Москаленко.

Командиром вновь созданной военно-морской базы был назначен капитан 1 ранга (контр-адмирал) С.Ф. Белоусов.

С 22 марта 1940 г. п-ов Ханко перешёл в управление СССР.

Практически сразу же там приступили к строительству объектов ВМБ, в том числе, сухопутного и морского аэродромов. Одновременно с этим на Ханко стали прибывать морским и железнодорожным транспортом (транзитом через территорию Финляндии) стрелковые, инженерные, артиллерийские и танковые части и подразделения. Туда же для постоянной дислокации прибыли морские и пограничные части, подразделения ПВО.

К лету 1940 г., по мере завершения оборудования аэродромов, на полуостров были перебазированы 13-й ИАП 10-й АВ ВВС БФ, под командованием ГСС полковника И.Г. Романенко, и 81-я ОМРАЭ ВВС БФ, под командованием капитана В.Н. Каштанкина. Последняя была сформирована только в мае, на базе 2-й МРАЭ 115-го МРАП, на аэр. Гора-Валдай,



Литература и источники

1. Боевая деятельность авиации ВМФ в Великой Отечественной войне Советского Союза 1941-1945 гг., т. 1-4. — М.: Воениздат, 1963.
2. Журнал учёта состава ВВС 5-го ВМФ 1933-1947 гг. — Штаб ВВС 5-го ВМФ.
3. Журнал учёта состава ВВС 5-го ВМФ 1948-1955 гг. — Штаб ВВС 5-го ВМФ.
4. Журнал формирования частей ВВС 7-го ВМФ 1948-1960 гг. — Штаб ВВС 7-го ВМФ.
5. Журнал учёта состава ВВС ТОФ 1952-1961 гг. — Штаб ВВС и ПВО ТОФ.
6. Исторический журнал ВВС ТОФ (т. 1-4). — Штаб ВВС и ПВО ТОФ.
7. Краткая историческая справка развития ВВС 5-го ВМФ в 1933-1947 гг. — Штаб ВВС 5-го ВМФ, 1948.
8. Командный, начальствующий и политический состав соединений и частей Военно-Морского Флота Советского Союза в Великой Отечественной войне. Краткий справочник. — М.: Воениздат, 1971.
9. История Военно-воздушных сил Советской Армии. — М.: Воениздат, 1954.
10. Перечень №9 соединений и частей авиации дальнего действия со сроками их вхождения в состав действующей армии в период Великой Отечественной войны 1941-1945 гг. — Директива ГШ ВС СССР №168906 от 02.08.1956 г.
11. Перечень №12 авиационных полков Военно-воздушных сил Красной Армии, входивших в состав действующей армии в период Великой Отечественной войны 1941-1945 гг. — Приложение к директиве ГШ ВС СССР №170023 от 18.01.1960 г.
12. Перечень №17 органов управления, соединений, кораблей, частей и учреждений Северного флота и Беломорской военной флотилии, входивших в состав действующей армии в период Великой Отечественной войны 1941-1945 гг. — Приложение к директиве ГШ ВС СССР №170183 от 02.04.1960 г.
13. Перечень №18 органов управления, соединений, кораблей, частей и учреждений Черноморского флота и Азовской военной флотилии, входивших в состав действующей армии в период Великой Отечественной войны 1941-1945 гг. — Приложение к директиве ГШ ВС СССР №170183 от 02.04.1960 г.
14. Перечень №19 органов управления, соединений, кораблей, частей и учреждений Краснознаменного Балтийского флота, Ладожской военной флотилии и Ильменского отряда кораблей, входивших в состав действующей армии в период Великой Отечественной войны 1941-1945 гг. — Приложение к директиве ГШ ВС СССР №170183 от 02.04.1960 г.
15. Перечень №20 органов управления, соединений, кораблей, частей и учреждений Тихоокеанского флота и Северной Тихоокеанской флотилии, входивших в состав действующей армии в период Великой Отечественной войны 1941-1945 гг. — Приложение к директиве ГШ ВС СССР №170183 от 02.04.1960 г.
16. Перечень №21 органов управления, соединений, кораблей, частей и учреждений Амурской, Волжской, Днепровской, Дунайской, Каспийской, Онежской, Пинской и Чудской военных флотилий, входивших в состав действующей армии в период Великой Отечественной войны 1941-1945 гг. — Приложение к директиве ГШ ВС СССР №170183 от 02.04.1960 г.
17. Хроника Великой Отечественной войны Советского Союза на Северном театре с 22.06.1941 г. по 31.12.1942 г. (выпуск 1-3). — СПб.: Галера Принт, 2000.
18. Морские крылья России / А. Артемьев. — М.: Воениздат, 1996.
19. Крылья над морем. К 90-летию Морской Авиации / А. Артемьев. — Авиация и Космонавтика: №№7-12, 2006; №№1-4 и 7-12, 2007, №№1-8, 2008.
20. Записки морского летчика / В. Воронов. — СПб.: Изд. Буковского, 1996.
21. Последняя ночь Херсонеса / В. Воронов. — М.: НИИ ОВИ, 2003.
22. Воздушный щит Страны Советов / И. Дроговоз. — Минск: Харвест, 2004.
23. Инфраструктура Тихоокеанского флота в системе морской обороны Дальневосточных рубежей СССР (1932-1941 гг.) / Ю. М. Зайцев. — Владивосток: ТОВМИ, 2003.
24. Крылья над морем / П. Иванов. — М.: Воениздат, 1972.
25. Военная авиация отечества. Справочник / А. Ленский, М. Цыбин. — СПб.: 2004.
26. Военно-воздушные силы Тихоокеанского флота в войне с Японией / М. Морозов. — М.: Мир авиации, №2, 2000.
27. Воздушная битва за Севастополь. 1941-1942 гг. / М. Морозов. — М.: Эксмо, 2007.
28. Морская торпедоносная авиация / М. Морозов. — СПб.: Галера Принт, 2007.
29. Севастопольский вальс / М. Морозов. — Авиамастер, №4-6, 2005.
30. Балтийский флот. Финский гамбит / П. Петров. — М.: Яуза, Эксмо, 2005.
31. Зимняя война. Балтика 1939-1940 / П. Петров. — RME Group Oy, 2008.
32. «Красные дьяволы» в небе Кореи. Советская авиация в войне 1950-1953 гг. Хроника воздушных сражений / И. Сейдов. — М.: Яуза, Эксмо, 2007.
33. Взлетающие с палуб / А. Сикваров. — Николаев: Атолл, 2004.
34. Крылатые моряки / А. Сикваров. — Николаев: Атолл, 2001.
35. Против Финляндии. Советская морская авиация на Балтике в войне 1939-1940 гг. / В. Степаков, С. Тиркельтауб. — СПб.: Б&К, 2000.
36. Краткий исторический очерк развития и организации Морской Авиации в России с 1911 г. до начала 1918 г. / С. Столярский. — Л.: Кафедра ВВС ВМА им. К.Е.Ворошилова, 1932.
37. Советская Армия в годы «холодной войны» (1945-1991) / В. Фесёков, К. Калашников, В. Голиков. — Томский университет, 2004.
38. В корейском небе — русский след... / М. Чевычелов. — Владивосток: Каравелла, 2003.
39. Тихоокеанские соколы / М. Чевычелов. — Владивосток: Дальневосточное издательство, 1982.
40. Битва за Чёрное море / А. Широкопад. — М.: АСТ, Транзиткнига, 2006.
41. Дальневосточный финал / А. Широкопад. — М.: АСТ, Транзиткнига, 2005.
42. Торпедоносцы в бою. Их звали «смертники» / А. Широкопад. — М. Яуза, Эксмо, 2006.
43. Финляндия-Россия / А. Широкопад. — М.: Вече, 2006.
44. Флот, который уничтожил Хрущёв / А. Широкопад. — М.: АСТ, 2004.
45. Советская военная авиация 1917-1941 гг. / В. Шумихин. — М.: Наука, 1986.
46. Дальняя авиация. Первые 90 лет / Коллектив авторов. — М.: Полигон-Пресс, 2004.
47. Советская авиация в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг. в цифрах. — М.: Воениздат, 1963.
48. Боевые действия Ладожской военной флотилии (30.11.1939-13.03.1940) / П. Петров. — Тайфун (альманах), №1, 2001.
49. Военно-Морской Флот Советского Союза в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг. (т.1: Балтийский флот) / Под общей ред. В. И. Куроедова. — СПб.: Морской Петербург, 2005.
50. Военно-Морской Флот Советского Союза в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг. (т.2: Черноморский флот) / Под общей ред. В. И. Куроедова. — СПб.: Морской Петербург, 2005.
51. Военно-Морской Флот Советского Союза в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг. (т.3: Северный флот) / Под общей ред. В. И. Куроедова. — СПб.: Морской Петербург, 2005.
52. Военно-Морской Флот Советского Союза в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг. (т.4: Тихоокеанский флот. Флотилии) / Под общей ред. В. И. Куроедова. — СПб.: Морской Петербург, 2006.

Кроме того, при подготовке работы авторами использовались следующие источники и литература:

1. Материалы и документы исторических журналов, музеев и комнат Боевой Славы ВВС Северного флота, ВВС и ПВО Балтийского флота, ВВС Черноморского флота, ВВС и ПВО Тихоокеанского флота, ВВС и ПВО Объединённого командования на северо-востоке РФ.
2. Исторические формуляры и буклеты: ВВС СФ, ВВС и ПВО ТОФ, ВВС ЧФ, 279-го ОКИАП, 404-го ИАП, 568-го гв. ОСАП, 830-го ОКПЛАВП, 924-го гв. ОМРАП, 22-го гв. ИАП.
3. Город святого Николая и его авианосцы / В. Бабич. — Николаев, 2007.
4. Боевая летопись ВМФ 1917-1941 гг. / Н. Березовский, С. Бережной, З. Николаева. — М.: 1993.
5. Боевая летопись ВМФ СССР 1941-1942 гг. / Н. Березовский,



- С. Бережной, З. Николаева. — М.: 1992.
6. Некоторые аспекты строительства и применения морской авиации (1918-1937 гг.) / В. Герасимов. — Смоленск, 2008.
7. Во имя Ленинграда / В. Голубев. — М.: ФАИР-ПРЕСС, 2000.
8. Крылья крепнут в бою / В. Голубев. — М.: Советская Россия, 1980.
9. Флот юга России / С. Гордеев. — ФлотоМастер, Белая Гвардия (совместный сборник), 2000.
10. Под нами — Чёрное море / К. Денисов. — М.: Воениздат, 1989.
11. Летит стальная эскадрилья / Г. Дольников. — М.: Воениздат, 1983.
12. Крылатые защитники Севастополя / А. Дорохов. — Симферополь: Таврия, 1981.
13. Легендарный полк. Незавершённая история 55-го ИАП — 16-го гв. ИАП — 689-го гв. ИАП / С. Жванский. — М.: Полигон-Пресс, 2009.
14. Базовое строительство и оборона Дальнего Востока СССР в 1932-1945 гг. Теория, планы, проблемы, решения / Ю. Зайцев. — Владивосток: ТОВМИ, 2009.
15. В прицеле свастика / И. Каберов. — Л.: Воениздат, 1975.
16. Очерки из истории Балтийского флота» (кн. 1-6) / С. Казаков, В. Закаев, И. Ушлов и др. — Калининград, 1997-2001.
17. В небе Балтики / А. Калинин. — М.: Воениздат, 1973.
18. На службе океанскому флоту / И. Капитанец. — М.: 2000.
19. Командую флотом / И. Касатонов. — М.: 2004.
20. Крылья Севастополя / В. Коваленко. — Киев: Политиздат Украины, 1988.
21. Военлётчики погибшей империи. Авиация в гражданской войне / В. Кондратьев, М. Хайрулин. — М.: Яуза, Эксмо, 2008.
22. «Бостоны» в Советском Союзе / В. Котельников. — М.: БТВ-МН, 2002.
23. Ил-4. «Воздушные крейсера» Сталина / В. Котельников. — М.: Яуза / Эксмо, 2009.
24. Огненная высота / Д. Кудымов. — Пермь: Книжное издательство, 1980.
25. Як-1. Наш лучший истребитель 1941 г. / С. Кузнецов. — М.: Яуза, Эксмо, 2010.
26. Противолодочный крейсер «Ленинград» / А. Лубянов. — Севастополь, 2002.
27. Пикирующий бомбардировщик Пе-2. «Пешка», ставшая ферзем / А. Медведь, Д. Хазанов. — М.: Яуза, Эксмо, 2007.
28. Гневное небо Тавриды / В. Минаков. — М.: ДОСААФ, 1985.
29. Командиры крылатых линкоров. Записки морского лётчика / В. Минаков. — М.: ДОСААФ, 1981.
30. Фронт до самого неба. Записки морского лётчика / В. Минаков. — М.: ДОСААФ, 1977.
31. Океанский паритет / А. Михайловский. — СПб, 2002.
32. Цена успеха / А. Михайловский. — СПб, 2006.
33. Крылатые торпедоносцы / И. Орленко. — militera.lib.ru
34. Гидросамолёты и экранопланы России. 1910-1999 / Г. Петров. — М.: РУСАВИА, 2000.
35. Борьба за господство на Чёрном море / А. В. Платонов. — М.: Вече, 2010.
36. Беломорская флотилия в Великой Отечественной войне / В. Пузырёв. — М, 1981.
37. Крылья над морем / В. И. Раков. — Л.: Лениздат, 1974.
38. Российский Черноморский флот / Под ред. А. Д. Клецкова. — Симферополь: DIP, 2008.
39. Жизнь в небе и на земле / И. Цапов. — М.: Дельта-НБ, 2004.
40. Винтокрылое братство / А. Чикин. — Севастополь, 2003.
41. Три сестры Беломорской флотилии / В. Щедролосев. — СПб, 2006.
42. Ту-2. Лучший бомбардировщик Великой Отечественной / Н. Якубович. — М.: Яуза, Эксмо, 2010.
43. Soviet aircraft and aviation 1917-1941 / L. Andersson. — London: PUTNAM, 1994.
44. Журналы: «Авиация», «Авиация и Время», «Авиация и Космонавтика», «Авиапарк», «Взлет», «Мир Авиации».
45. Интернет-сайты: www.airforce.ru, www.allaces.ru, www.vologda18.narod.ru, www.evvaul.com, www.forumavia.ru, www.soldat.ru, www.earth.google.com



В предлагаемом справочнике даётся обзор исторического пути, пройденного Авиацией Военно-Морского флота России за 100 лет своего существования — с момента зарождения и до наших дней — через историю её частей. Впервые среди подобных опубликованных работ, авторы справочника попытались систематизировать и обобщить ранее разрозненную информацию об организационной структуре Авиации ВМФ и её родов, ВВС флотов и флотилий на каждом этапе их исторического развития.

Особый акцент в книге сделан на историю каждой авиационной части, соединения и объединения, которые существовали ранее и существуют ныне в Авиации ВМФ, составленную на основе архивных, а также ранее опубликованных материалов.

Справочник рассчитан, в первую очередь, на специалистов в области истории Авиации флота. Он также представляет интерес для широкого круга читателей, увлекающихся историей Военно-Морского флота России.