



Отдельный дальнеразведывательный
Евгений Калинин

Евгений Калинин

ОТДЕЛЬНЫЙ
дальне-
разведывательный

из истории 392 ОДРАП авиации
Краснознаменного Северного Флота



Евгений Калинин

**ОТДЕЛЬНЫЙ
дальне -
разведывательный**

***из истории 392 ОДРАП авиации
Краснознаменного Северного Флота***

УДК 359.38:355.421(47+57)(091)
ББК 68.54
К17

Калинин, Е.В.

К17 Отдельный дальнеразведывательный. Из истории 392 ОДРАП авиации
Краснознаменного Северного Флота / Е.В. Калинин. – Череповец, 2013. – 432 с. :
ил., карт.

ISBN 978-5-9904634-1-7

В книге рассказывается об истории формирования, становления и деятельности 392 отдельного дальнеразведывательного авиационного полка авиации Краснознаменного Северного Флота, летчики которого на протяжении почти 30 лет летали на Ту-95рц, одном из самых легендарных самолетов времен “холодной войны”. Экипажи этого уникального полка несли нелегкую летную службу над морями и океанами, в самых удаленных уголках мирового океана.

Книга широко иллюстрирована редкими, интересными фотографиями, рассчитана на всех, кто любит морскую авиацию, может быть полезна для широкого круга читателей.

УДК 359.38:355.421(47+57)(091)
ББК 68.54

Военный консультант
Виктор Потапов

Корректура
Евгений Калинин

Дизайн, макет и допечатная подготовка
Дмитрий Афанасьев

ISBN 978-5-9904634-1-7

© Текст Калинин Е.В., 2013
© Дизайн Афанасьев Д.Е., 2013

ОГЛАВЛЕНИЕ

→ ВСТУПЛЕНИЕ	8
→ НАЧАЛО ИСТОРИИ	11
→ ВСЕ НАЧИНАЛОСЬ В СЕВЕРОМОРСКЕ	25
→ ПОЛИТИКО-ВОСПИТАТЕЛЬНАЯ РАБОТА	33
→ СРЕДИ БОЛОТ И СНЕГА БЕЛОГО...	43
→ ПЕРВЫЙ ОПЫТ БОЕВОЙ СЛУЖБЫ И ПЕРВЫЕ ПОТЕРИ	53
→ СТАНОВЛЕНИЕ ПОЛКА И ГАРНИЗОНА	63
→ НА СТРАЖЕ ЗАПОЛЯРЬЯ	77
→ ДОЗАПРАВКА В ВОЗДУХЕ, “ЭЛЛИПС”	85
→ ПЕРВАЯ СПАСАТЕЛЬНАЯ ОПЕРАЦИЯ	97
→ “ОКЕАН”. ЗДРАВСТВУЙ, ОСТРОВ СВОБОДЫ!	103
→ К-8	121
→ ПАМЯТЬ О КУБЕ	129
→ РОКОВОЙ 71-Й	149
→ БЛИСТЕР	161
→ МРЦ – МОРСКОЙ РАЗВЕДЧИК-ЦЕЛЕУКАЗАТЕЛЬ	167
→ ПОД ФЛАГОМ АЭРОФЛОТА	175
→ ЭКЗАМЕН НА ЗРЕЛОСТЬ	181
→ ДЕЖУРНЫЕ СИЛЫ	191
→ ПЕРЕХВАТ	199
→ ГВИНЕЯ. ОСВОЕНИЕ ЦЕНТРАЛЬНОЙ АТЛАНТИКИ. НАГРАДА ЗА МУЖЕСТВО.	215
→ ОКЕАН-75. ТРАГЕДИЯ В ДАЛЕКОЙ АТЛАНТИКЕ.	227
→ “ОТКРЫТИЕ” АНГОЛЫ. СОЕДИНЯЯ ТРИ КОНТИНЕНТА.	239
→ МЕТЕОНАПАСТИ	253
→ ВЗЛЕТЕВ ПО ТРЕВОГЕ	261
→ ОСТРОВ ВОЗНЕСЕНИЯ В ОКЕАНЕ ЕСТЬ	271
→ ОБ ИНТЕРНАЦИОНАЛЬНОМ ДОЛГЕ	283
→ НА ВЗЛЕТЕ... ПОСАДКА НА ДВУХ...	297
→ О ШТУРМАНСКОЙ СЛУЖБЕ	309
→ ПОСЕЛОК И ГАРНИЗОН ФЕДОТОВО	315
→ О СРОЧНОЙ СЛУЖБЕ	353
→ И В РАДОСТИ, И В ПЕЧАЛИ...	359
→ К-219. ОКТЯБРЯТА.	363
→ ОСТРОВ. В ПОСЛЕДНИЙ ПОЛЕТ	369
→ ИТОГИ	377
→ НАГРАДЫ ПОЛКА	381
→ ПОСЛЕСЛОВИЕ...	387
→ БИОГРАФИИ	395
→ ПРИЛОЖЕНИЯ	
ВЗГЛЯД СО СТОРОНЫ	425
ОСНОВНЫЕ ТЕРМИНЫ И СОКРАЩЕНИЯ, ИСПОЛЬЗУЕМЫЕ В КНИГЕ	428



Уважаемые читатели!

Открыв и прочитав эту книгу, Вы познакомитесь с одной из страниц в послевоенной истории развития морской авиации нашей Родины – историей формирования и реальной деятельности одного авиационного полка дальней стратегической разведки. Базировавшийся в глухих Вологодских лесах он решал оперативно-стратегические задачи в интересах безопасности нашей страны в период холодной войны. Его экипажи выполняли задачи боевой службы над просторами Атлантики и Северного Ледовитого океана, над Индийским и Тихим океанами, далеко за границами СССР с аэродромов Кубы, Гвинеи и Анголы. Они неоднократно в сложной воздушной обстановке, порою при реальном противодействии, демонстрировали мужество и героизм.

Выполнение экипажами 392 ОДРАП геостратегических задач трудно переоценить – это подвиги, заканчивающиеся порою катастрофами и гибелью экипажей. Память о погибших и достойная оценка подвига живых – пример для подражания и воспитания молодого поколения. Героическая сфера деятельности летного и инженерно-технического состава этого и подобных ему полков морской авиации, должны найти достойное отражение как в художественной, так и в мемуарной литературе.

В.П. Потапов,
командующий Авиацией ВМФ СССР
(с 1988 по 1994 год)



**“Нужна разведка на войне
А если мир, тогда... вдвойне”**

*Из стихотворения Заки Ибрагимова,
штурмана 392 ОДРАП*

“Эпизодическое развертывание советских подводных лодок в районах боевого патрулирования американских атомных субмарин с баллистическими ракетами и маневрирования авианосных ударных групп и соединений ВМС США, создание временных оперативных корабельных группировок в районах локальных войн и вооруженных конфликтов, отсутствие пунктов базирования флота на заморских территориях требовало от военно-политического руководства СССР поиска новых решений для предотвращения нападения вероятного противника с морских направлений. И такое решение было найдено. В середине 60-х годов произошли качественные изменения в характере боевой деятельности ВМФ. Сложилась новая форма поддержки сил в высшей степени боевой готовности в мирное время — **боевая служба**.

Ее военно-политическое и военно-стратегическое содержание заключалось в том, чтобы мероприятиями и действиями флота, проводимыми по единому замыслу и плану, предотвратить внезапное нападение или ослабить до минимума ракетно-ядерные удары ВМС США и НАТО по Советскому Союзу. Эта цель могла быть достигнута при своевременном обнаружении атомных подводных лодок с баллистическими ракетами и авианосных ударных соединений противника и уничтожении первых до старта ракет, а вторых — до массового подъема палубной авиации в воздух.

Первыми к несению боевой службы приступили самолеты разведывательной авиации...”

*“Россия (СССР) в локальных войнах и вооруженных конфликтах второй половины XX века”.
Институт военной истории Министерства обороны Российской Федерации, 2000 г.*

Предлагая ознакомиться с историей 392 отдельного дальнеразведывательного авиационного полка, автор обращает внимание читателя на то, что историческая справка написана на основе воспоминаний ветеранов 392 ОДРАП, поэтому заранее приносит извинения за возможные неточности в повествовании, ошибки в правописании имен участников тех или иных событий. К сожалению, невозможно рассказать обо всех тех, кто создавал этот замечательный полк, замечательный в первую очередь своими людьми, о тех, кто умножал традиции 392 ОДРАП, служил честно и достойно исполнял свой воинский долг. Могут быть забыты чьи-то имена, какие-то события, но есть надежда, что история нашего полка прирастет еще новыми и новыми фактами, вспомнятся забытые имена и фамилии. К сожалению, в полной мере воспользоваться архивными источниками не представляется возможным, поскольку большинство документов сегодня еще находятся на закрытом хранении.

Автор глубоко признателен за помощь и участие в сборе информации по истории 392 ОДРАП: Афанасьеву Е.Н., Балакиреву Ю.Ф., Боброву А.М., Бородаеву В.Н., Бурмистрову П.П., Бульбенкову Г.Г., Вотякову В.И., Дубинскому В.И., Дубинскому В.В., Дудину В.И. Ермолину Д.Г., Зарубину А.Д., Захарову Ю.А., Кармадонову В.С., Кашину Л.И., Колобову В.К., Колобовой Н.С., Колпакчи С.П., Кононову С.П., Корнилову Ю.П., Кулакову А.Г., Кухтину В.Г., Маслову А.Н., Матвееву М.В., Мелиневскому Б.Б., Мугатарову Х.А., Овсянникову В.И., Прокопчику А.М., Семенихину А.А., Сергееву К.В., Славгородскому Н.М., Третьякову И.О., Тютюнюкову В.Н., Федотову В.А., Чернякову А.И., многим другим своим друзьям и однополчанам, а также всем, кто откликнулся и оказал содействие в издании книги.

При оформлении книги использованы фотографии из личных фотоархивов ветеранов 392 ОДРАП и других частей гарнизона Кипелово-Федотово, а также из: <http://www.vologda18.ru>, <http://www.airwar.ru>, <http://www.rusarmy.com>, <http://aviapanorama.narod.ru>, <http://fotki.yandex.ru>, <http://www.randewy.ru>, фото и текстовые материалы из архива автора.

Автор благодарит за сотрудничество в подборе фотоматериалов и предоставленные фотографии Корнева Е.М.



НАЧАЛО ИСТОРИИ

В 1963 году берет свое начало история сформированного на Северном флоте 392-го отдельного дальнеразведывательного авиационного полка, летчики которого на протяжении почти 30 лет летали на Ту-95рц, одном из самых легендарных самолетов времен “холодной войны”. Экипажи этого уникального полка были способны выполнять задачи разведки и целеуказания в любых, самых удаленных уголках мирового океана. Многие из того, что впервые появилось в подготовке морской авиации с середины 60-х годов XX века, начиналось именно на Северном флоте, именно в 392-м отдельном дальнеразведывательном авиационном полку.

Экипажи этого полка всегда первыми выявляли новые боевые корабли, поступавшие на вооружение флотов США и стран НАТО, определяли их вооружение, характер и параметры работы радиотехнических средств, первыми встречали противодействие новых истребителей вероятного противника палубного и наземного базирования. Информация, собранная экипажами Ту-95рц позволяла делать достаточно полный и глубокий анализ изменений на Атлантическом ТВД.

Полеты в Северо-восточную и Западную Атлантику, к Северному полюсу, в Бискайский залив, в Гвинею и на Кубу, в Анголу, а с аэродромов этих стран в Центральную и Южную Атлантику были для летчиков этого полка привычным делом. Для выполнения поставленных командованием ВМФ задач экипажи полка летали в Индийский и Тихий океаны, зоной постоянной деятельности полка были Баренцево, Норвежское, Гренландское и Северное моря, Северный Ледовитый океан, а также акватории Балтийского и

Черного морей. Полк надежно стоял на защите северных рубежей СССР и России.

Формированию 392 ОДРАП предшествовало создание самолета Ту-95рц, позволявшего решать задачи разведки и целеуказания на океанских и морских ТВД. Командованию Военно-морского флота СССР и России всегда была необходима ежедневная и достоверная информация о передвижении Военно-морских сил США и НАТО в Атлантике. Особенно интересовали представлявшие реальную военную угрозу авианосные ударные соединения и сами авианосцы, их местонахождение, предполагаемые маневры и действия.

Основу морской стратегии США традиционно составляет использование авианосных групп и соединений. По окончании Второй мировой войны в составе ВМС США насчитывалось несколько десятков авианосцев, однако большинство из них было старой постройки, или же были перестроены из гражданских судов. В 50-х годах было возобновлено прекращенное на время, строительство новых авианесущих кораблей, и противостояние двух великих держав, СССР и США, получившее название “Холодной войны” перешло на новый уровень. В США была широко развернута программа строительства авианосцев. Начиная с 1955 года, когда был введен в строй авианосец “Форрестол”, практически ежегодно США вводили в состав боевого флота по авианосцу (1956 г. – “Саратога”, 1957 г. – “Рэнджер”, 1959 г. – “Индепенденс”, 1961 г. – “Кити Хоук”, 1961 г. – “Констеллейшн”, 1961 г. – атомный авианосец “Энтерпрайз”, 1965 г. – “Америка”, 1968 г. – “Джон Ф. Кеннеди” и так далее, включая серию атомных многоцелевых авианосцев). Одной из



Направления и районы деятельности экипажей 392 ОДРАП при выполнении полетов на боевую службу (1965–1993)

составляющих угроз для СССР стало появление авианосных ударных соединений США, которые для демонстрации своей силы регулярно выдвигались в сторону морских границ СССР. Имея на борту ядерное оружие и самолеты, как средство его доставки, авианосцы представляли собой серьезную угрозу.

Появление на вооружении ВМФ СССР ракетного оружия всех видов базирования, включая морскую ракетноносную авиацию (МРА), стало ответом на рост мощи флота США. А появление на Северном Флоте дальнеразведывательной авиации, способной выдавать надводным кораблям и подводным крейсерам целеуказание на применение оружия и наводить МРА на авианосные соединения США далеко от своих берегов, еще до рубежа подъема палубной авиации, лишило США стратегической инициативы на Атлантическом ТВД. Скрытно выдвинуться в сторону СССР и избежать ответного или упреждающего удара флот США уже не имел возможности.

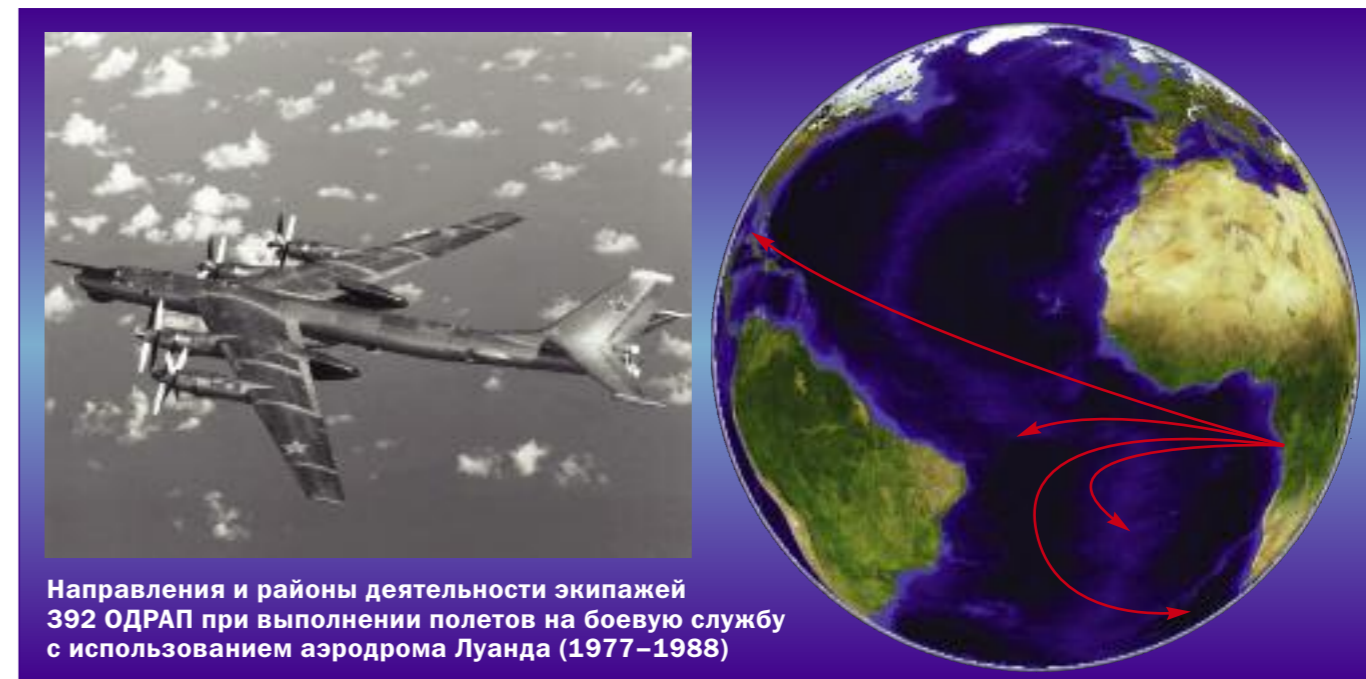
Важность и значимость своевременного создания самолета Ту-95рц, важность стратегических задач, которые решал 392 ОДРАП трудно переоценить...

Самолет Ту-95рц был создан на базе самолета бомбардировщика Ту-95, вошедшего сегодня в легенду. Разработка самолетной системы целеуказания МРСЦ-1 решила проблемы, связанные с применением ракетного оружия на больших дальностях до целей, а установка её на самолет Ту-95, успешно эксплуатируемый к тому времени уже несколько лет и имевший большие дальность и про-

должительность полета, значительно расширяла боевые возможности флота. Чтобы решать задачи воздушной разведки, самолет оборудовали разведывательным комплексом, включающим в себя РЛС с дальностью кругового обзора на больших высотах более 400 километров, станции радио и радиотехнической разведки, стационарное и переносное фотооборудование, надежные средства связи. Аналогов такого самолета на то время в мире просто не было.

Испытания самолета начались в апреле 1962 года. Впервые поднял его в воздух экипаж во главе с летчиком-испытателем Ведерниковым И.К. Система дальней разведки и целеуказания в ходе испытаний показала высокую эффективность, и самолет Ту-95рц был принят на вооружение авиации ВМФ. Ведерников И.К. участвовал в испытаниях практически всего семейства самолетов с маркой "Ту", в том числе и противолодочного самолета Ту-142. За мужество и героизм, проявленные при испытании новой авиационной техники 3 сентября 1981 года, он был удостоен звания Героя Советского Союза. Так совпало, что ежегодно именно в этот день ветераны 392 ОДРАП отмечают День образования своей части.

В 1963 году началось серийное производство Ту-95рц, параллельно велись работы и над совершенствованием его разведывательного комплекса. Кроме того, самолет дооборудовали централизованной системой заправки топливом и системой дозаправки топливом в полете. В эксплуатацию первые Ту-95рц поступили к осени 1964 года.



Направления и районы деятельности экипажей 392 ОДРАП при выполнении полетов на боевую службу с использованием аэродрома Луанда (1977–1988)

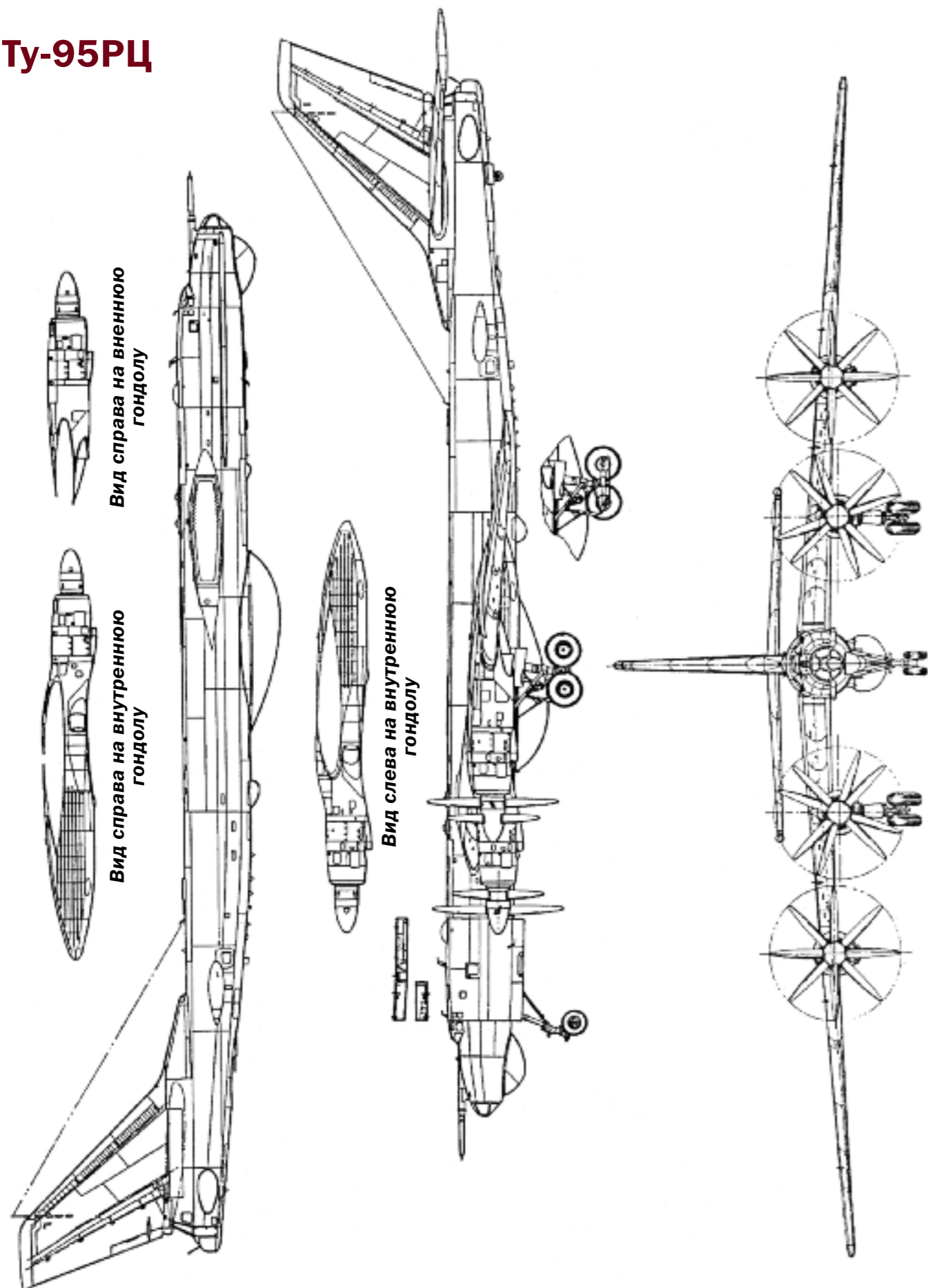
Ведерников И.К.

Слева – начало 1980-х

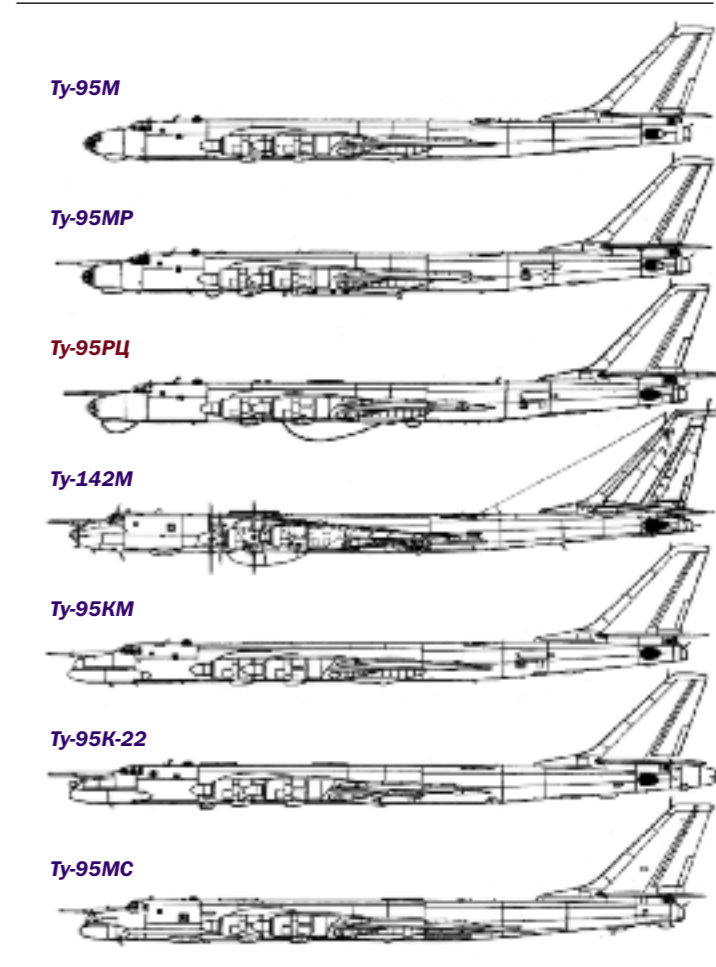
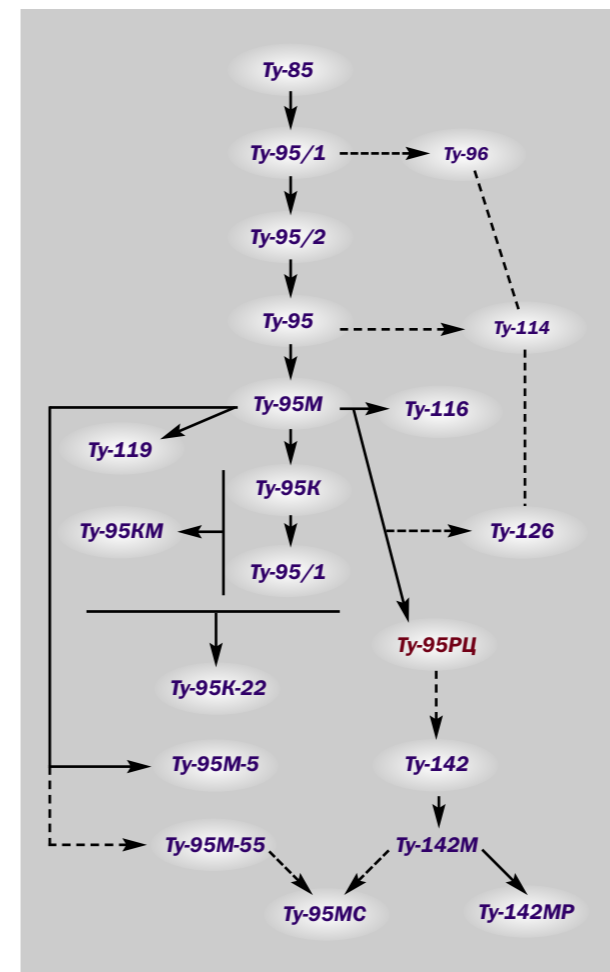
Справа – август 2009 года, Федотово



Ту-95РЦ

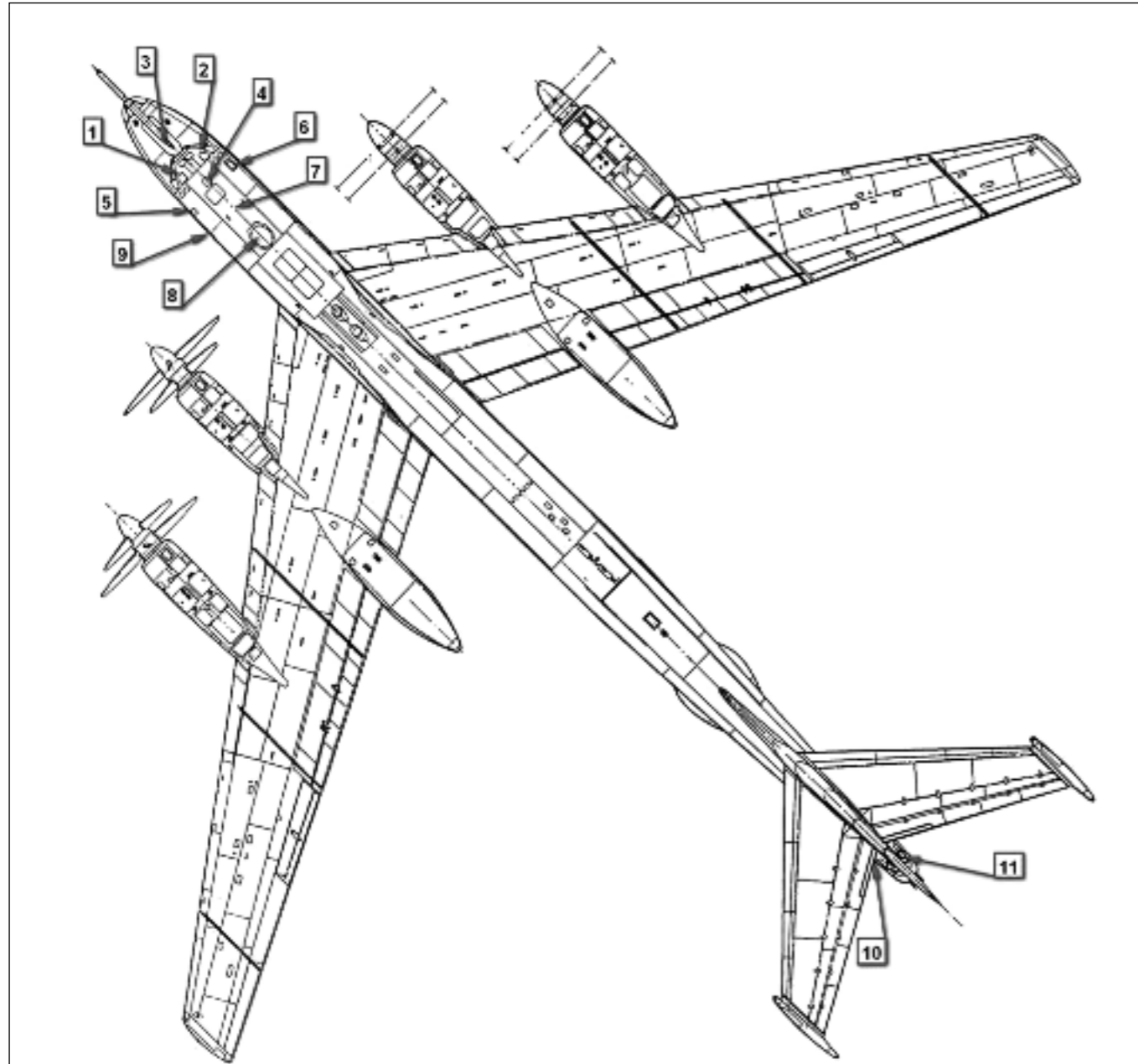


Последовательность создания самолетов семейства Ту-95 и сравнительное изображение некоторых из них



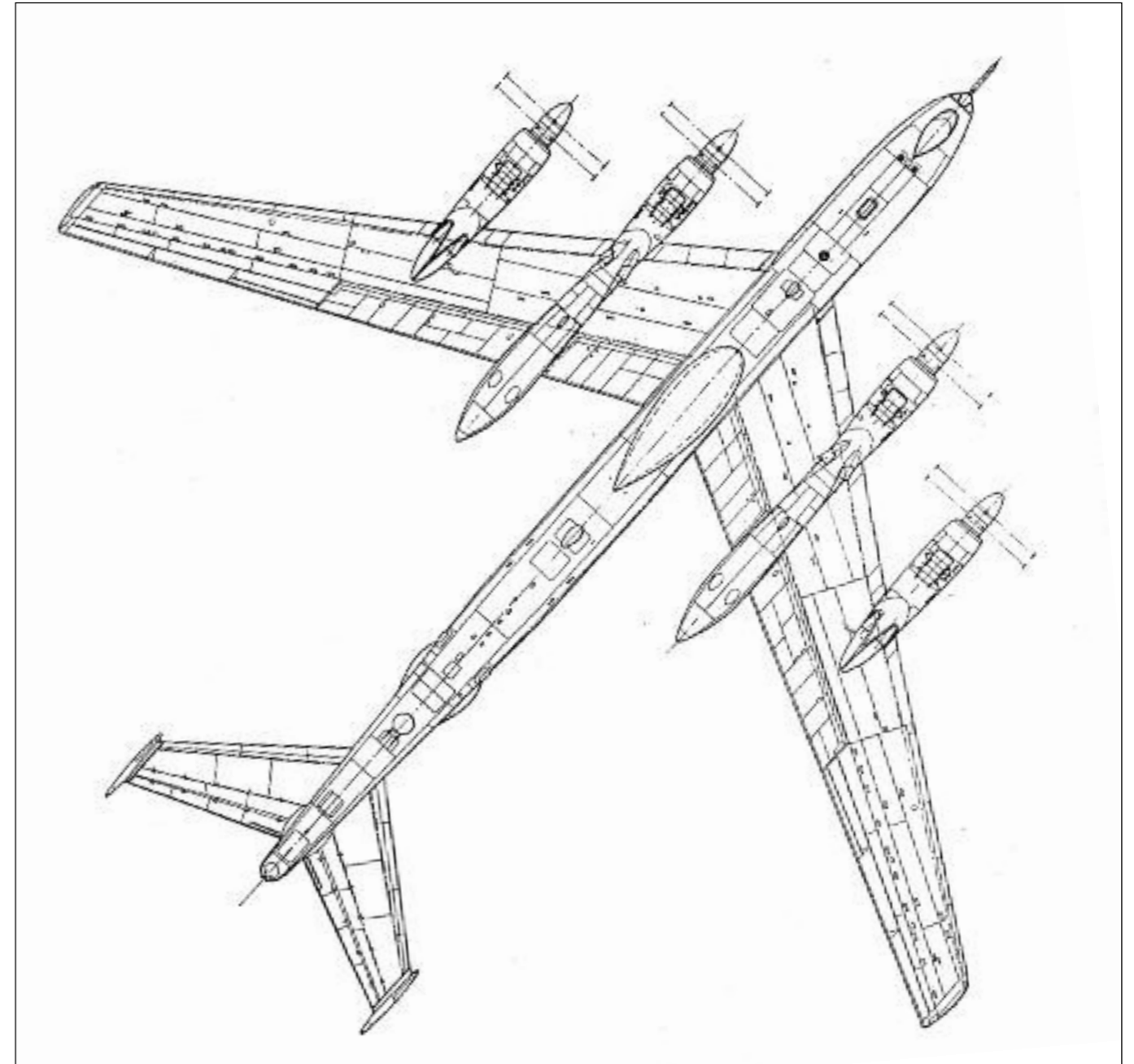
Тактико-технические и летно-тактические данные самолета Ту-95РЦ

Размах крыла	50,04 м
Длина самолета	46,17 м
Высота самолета	12,5 м
Площадь крыла	283,7 м
Длина фюзеляжа	44,35 м
Ширина колеи шасси	12,55 м
Тип двигателя	НК-12МВ
Максимальная тяга двигателей	4x15 000 л.с.
Диаметр воздушного винта	5,6 м
Максимальный взлетный вес	180 850 кг
Максимальный посадочный вес	120 т
Полная заправка топливом	111 200 л (92 407 кг при уд. весе топлива 0,831 г/см)
Максимальная истинная скорость	885 км/час
Практический потолок	11 350 м (при весе самолета 130 т)
Максимальная дальность полета:	
> без дозаправки	13 400 км
> с одной дозаправкой (25 т)	15930 км
Максимальная продолжительность полета:	
> без дозаправки	20 ч 20 мин
> с одной дозаправкой (25 т)	23 ч 35 мин
Экипаж	10 человек



Экипаж и схема его размещения на борту самолета Ту-95РЦ

1. Командир корабля
2. Помощник командира корабля (правый летчик)
3. Штурман корабля (штурман)
4. Место дополнительного члена экипажа
5. Штурман-оператор станции "Успех", 2-й штурман корабля
6. Старший бортовой техник (бортинженер, бортехник)
7. Старший оператор РТС (оператор радиотехнической разведки, оператор РТР)
8. Старший ВСП (воздушный стрелок-радист, радист)
9. Старший бортовой оператор (оператор СБД)
10. Старший оператор (оператор радиоразведки, "Вишня")
11. КОУ (командир огневых установок)





Распределение функциональных обязанностей в экипаже самолета Ту-95рц

Командир корабля

Руководит в полном объеме экипажем на земле и в воздухе. Отвечает за качественную подготовку экипажа к полету, обеспечение его безопасности. Организует и контролирует в экипаже взаимодействие в соответствии с полетным заданием. По докладом членов экипажа принимает решение на выполнение полетного задания в соответствии с воздушной обстановкой и возникающими обстоятельствами. Особое внимание обращает на соответствие остатка топлива инженерно-штурманскому расчету полета.

Помощник командира корабля

Помогает командиру корабля в пилотировании самолета, ведении радиосвязи и работе с оборудованием. При необходимости берет управление самолетом и экипажем на себя. Пилотирует самолет в соответствии с планом полета.

Штурман корабля

Осуществляет самолетовождение в районе аэродрома и на маршруте, ведет прокладку линии пути и контроль места самолета комплексным использованием навигационного оборудования самолета. В соответствии со складывающейся воздушной и надводной обстановкой рассчитывает маневр для поиска, обнаружения и выявления надводных целей. Выбирает маневр для обеспечения устойчивого целеуказания. Руководит целеуказанием. Ведет аэрофотосъемку, обобщает данные и готовит радиодонесения о результатах разведки.

2-й штурман корабля, штурман-оператор

Управляет работой РЛС У-1А “Успех”, используя ее как одно из средств самолетной навигации, а также для обнаружения надводных целей, определения их местонахождения. Оказывает помощь штурману корабля в определении места самолета, ведет прокладку линии пути. Под руководством штурмана корабля осуществляет целеуказание ударным силам флота.

Старший бортовой техник (борттехник, бортинженер)

Организует и контролирует своевременную подготовку самолета к полету в соответствии с полетным заданием. В полете ведет контроль за работой силовых установок, правильным расходом топлива в соответствии с ИШР, за правильной эксплуатацией авиационной техники, за соблюдением членами экипажа мер безопасности и правил противопожарной безопасности.

Старший оператор РТС (оператор РТР)

Ведет радиотехническую разведку. С помощью самолетных радиотехнических средств определяет параметры работы корабельных РЛС, их принадлежность и местонахождение. Работает в тесном контакте со штурманом корабля и штурманом оператором.

Старший ВСП (воздушный стрелок-радист)

Обеспечивает в течение полета дальнюю радиосвязь. В соответствии с планом полета передает радиодонесения, в том числе и о результатах разведки и целеуказания. Управляет работой верхней пушечной установки.

Старший бортовой оператор (оператор СБД)

Осуществляет передачу шифрованных сообщений на КП с помощью специальной аппаратуры связи.

Старший оператор (оператор РР, “вишня”)

Ведет радиоразведку в корабельных радиосетях, в сетях управления палубной и базовой авиацией. По комплексу признаков определяет наличие в исследуемом районе корабельных группировок, отдельных кораблей. Предупреждает экипаж о перехвате истребителями противника. Управляет работой нижней пушечной установки.

Командир огневых установок (КОУ)

В полете ведет наблюдение в задней полусфере. Управляет работой кормовой пушечной установки. Дополнительно может управлять верхней и нижней пушечными установками.





Над Кольской землей



Североморск,
речка Средняя

ВСЕ НАЧИНАЛОСЬ В СЕВЕРОМОРСКЕ

392-й отдельный дальнеразведывательный авиационный полк был сформирован на Северном флоте в соответствии с Директивой ГШ ВМФ от 18.04.1963 г. Свое формирование он начинал в Североморске. Первым его командиром стал подполковник Федотов Александр Сергеевич, который служил до этого назначения заместителем командира 943 отдельного морского ракетного авиационного полка в ВВС Черноморского флота (пос. Октябрьское, Украина), летал на самолетах-ракетоносцах Ту-16.

При формировании нового полка, первых двух его эскадрилий, личный состав подбирали из числа высококлассных летчиков и штурманов, инженеров и техников, специалистов, имевших опыт выполнения полетов в морской и дальней авиации, обслуживания самолетов Ту-16 и Ту-95.

Первыми в 392 ОДРАП были назначены в начале июля 1963 года: подполковник Толстов Михаил Борисович – начальником штаба полка и майор Рунец Владимир Харитонович – заместителем командира полка по инженерно-авиационной службе. Именно они в Североморске принимали в полк самых первых одраповцев, занимались их расселением и обустройством, начинали комплектование и формирование служб и подразделений полка.

С начала сентября с других флотов начал прибывать назначенный руководящий летный состав, и к середине октября 1963 года сформировалось первое командование 392 отдельного дальнеразведывательного авиационного полка в следующем составе:

- > командир полка подполковник Федотов Александр Сергеевич
- > заместитель командира полка по летной подготовке подполковник Никонов Владимир Анатольевич
- > начальник штаба полка подполковник Толстов Михаил Борисович

- > заместитель командира полка по ИАС майор Рунец Владимир Харитонович
- > старший штурман полка подполковник Васянин Александр Николаевич
- > командир 1-й авиационной эскадрильи подполковник Афанасьев Геннадий Николаевич
- > зам. командира 1-й авиационной эскадрильи майор Растяпин Алексей Григорьевич
- > командир 2-й авиационной эскадрильи подполковник Агапов
- > зам. командира 2-й авиационной эскадрильи майор Рыбалко Александр Филиппович
- > командир 3-й авиационной эскадрильи подполковник Гладков Иван Федорович
- > зам. командира 3-й авиационной эскадрильи майор Хаяров Юрий Викентьевич
- > начальник технико-эксплуатационной части майор Любимов Евгений Иванович.

Уже через три месяца, в январе 1964 года происходят первые кадровые изменения: подполковник Гладков И.Ф. назначается заместителем командира полка, майор Хаяров Ю.В. – командиром 3-й АЭ. Придя в 392 ОДРАП с должности командира эскадрильи 182 гвардейского бомбардировочного авиационного полка дальней авиации, вооруженного самолетами Ту-95, подполковник Гладков И.Ф. становится основным инструктором при подготовке летчиков. Заместителем командира полка по политической части назначается подполковник Шишов Анатолий Сергеевич.

Несколькими месяцами позднее подполковник Агапов переводится в другой полк. Вместо него командиром 2 АЭ назначается майор Захаров Геннадий Иванович, служивший до этого в 924-м гв. МРАП (Североморск-3).

В этом составе, вплоть до 1966 года, командование полка стабильно руководит периодом его становления. В этот период формируются подразделения и службы, успешно идет переучива-



Первый командир 392 ОДРАП Федотов Александр Сергеевич

ние на новую авиационную технику, выполняется перебазирование на аэродром постоянного базирования Кипелово, с успехом осваивается разведывательный комплекс самолета. Выполняются первые радиусные полеты на самолете Ту-95рц, обнаружен и выявлен первый авианосец США в составе АМГ, растет уровень подготовки летных экипажей...

Одним из первых, вместе с Гладковым И.Ф., из дальней авиации в 392 ОДРАП пришел капитан Немлий Василий Сергеевич. Это был уже опытный бортиженер, имевший большой налет на самолетах Ту-95. Имел награды: орден Красной Звезды, орден Красного Знамени, орден Знак Почета, медаль "За боевые заслуги". Незадолго до перевода в морскую авиацию ему довелось участвовать в испытаниях атомного оружия на Новой Земле. Был представлен еще к одной высокой правительственной награде, но вручили ему ее только в двухтысячном году – он был награжден Орденом Мужества. Немлий В.С. стал первым бортовым инженером-инструктором в 392 ОД-



Ту-16Р, Североморск-1



Первое управление 392 ОДРАП

Слева направо:

- п/п-к Афанасьев Г.Н. командир 1 АЭ
- п/п-к Агапов командир 2 АЭ
- п/п-к Федотов А.С. командир полка
- п/п-к Хаяров Ю.В. командир 3 АЭ
- п/п-к Толстов М.Б. начальник штаба
- п/п-к Шишов А.С. замполит полка
- Старшина, сотрудник строевого отдела
- п/п-к Рунец В.Х. старший инженер полка

РАП, подготовил для полка будущих бортовых инженеров – наставников, таких как Вартапов М.Т., Сумкин Г.И., Огородников В.И., Казанцев В.А., Журавлев Ю.В., Кухтин В.Г., Тишков П.Ф., Стецко О.

Активно началось переучивание на новую авиационную технику личного состава, прибывающего в часть. Уже в середине июня 1963 года в город Узин (Украина), самолетом Ту-104, была направлена первая группа инженерно-технического состава в количестве около 30 человек для изучения нового самолета Ту-95рц и подготовки своих кадров преподавателей по самолету и его оборудованию. В группу входили: м-р Рунец В.Х. – ст. инж. АП, к-н Сосновский Г.А. – инж. по СД, к-н Сумкин Г.И. – инж. по СД, к-н Гнедой В.И. – ст. инж. по АО, к-н Орлов Б. А. – инж. по ЭО, м-р Иткин Н.И. – инж. по ФО, к-н Лунев Ю.Л. – ст. инж. по РО, к-н Воробцов Н.А. – инж. по ЭА, к-н Мамонов – инж. по СДО и ЦУ, к-н Ларионов – инж. по РСНО, к-н Диденко В.И. – инж. по РТР, инж.-к-н Клешков – инж. по А.В., к-н Плотников С.К. – инженер 1-й авиационной эскадрильи, к-н



Первое командование 392 ОДРАП. Североморск, 9 мая 1965 г.

- Слева направо:
 Шишов А.С., заместитель командира полка по политической части
 Рунец В.Х., заместитель командира полка по ИАС
 Федотов А.С., командир полка
 Хаяров Ю.В., командир 3 аэ
 Афанасьев Г.Н., командир 1 аэ
 Захаров Г.И., командир 2 аэ
 Гладков И.Ф., заместитель командира полка.



Никонов Владимир Анатольевич, заместитель командира полка по летной подготовке



Васянин Александр Николаевич, старший штурман полка



Афанасьев Геннадий Николаевич, командир 1-й авиаэскадрильи



Немлий Василий Сергеевич, первый бортовой инженер-инструктор полка

Евстигнеев С.Т. — инженер 2-й авиационной эскадрильи, м-р Любимов Е.И. — начальник ТЭЧ полка, к-н Валенков Е.В. — начальник группы авиационного вооружения, ст. л-т Марков В.И. — ст. техник корабля, ст. л-т Ренжин В.И. — старший техник по авиационному вооружению,

л-т Юртаев А.А. — старший техник по РТО, л-т Надеяев Г. — ст. техник по СУ, л-т Кабайкин А. — ст. техник по СУ, л-т Луговой О.И. — ст.техник по СУ, л-т Славгородский Н.М. — ст. техник по СУ, Сивков А.П. — ст. техник по СУ, Варганов М.Т. — старший бортовой техник, ст. л-т

Казанцев В.А. — старший бортовой техник, Хамов Ю.И. — старший бортовой техник, Кухтин В.Г. — старший бортовой техник, Арзамазов В.С. — старший бортовой техник, Кутовой Н.Г. — начальник ТЭЧ отряда, Грабкин В.А. — начальник ТЭЧ отряда, Ваганов А.И. — старший техник самолета.

В течение двух месяцев эта группа изучала устройство самолета Ту-95рц и всех его систем, проходила интенсивное обучение у опытных преподавателей, инженеров и техников дальней авиации правилам эксплуатации самолета и его оборудования. По окончании обучения были успешно сданы экзамены.

Вслед за первой группой, в сентябре 1963 года в г. Узин (Украина) для переучивания прибывает группа в количестве около 100 человек летного и технического состава. Обучаемые из первой группы теперь уже сами выступали в роли преподавателей. Так закладывалась основа преподавательского состава по изучению самолета в самом полку. Переучивание было завершено через пару недель после ноябрьских праздников, и все вернулись в Североморск. На конец декабря 1963 года было переучено и допущено к эксплуатации самолета Ту-95рц:

- > летного состава — 87 человек
- > инженерно-технического состава — 100 человек.

Для поддержания профессиональных навыков, до поступления самолетов Ту-95рц, летные экипажи полка выполняли полеты на самолетах Ту-16р из состава 967 ОДРАП, который базировался в Североморске-1, и на самолетах-заправщиках Ту-16 из Североморска-3. Летный состав местного ракетно-носного полка

учился и совершенствовался в дозаправке топливом в воздухе, а летный состав 392 полка помогал им в этой работе. Некоторые летчики были инструкторами по этому виду боевой подготовки, в частности — командир 1-й АЭ подполковник Афанасьев Геннадий Николаевич. Личный состав проживал в гарнизоне Североморск-2, основное базирование авиатехники и выполнение полетов осуществлялось на аэродроме Североморск-1.

В самом начале ноября 1964 года передовая группа техников в составе: Кутовой Н.Г. — начальник ТЭЧ отряда, старший техник корабля, Луговой О.И. — старший техник по СУ, Сивков А.П. — старший техник по СУ, Давыденко В.В. — старший техник по ЭО, Захаров Ю.А. — старший техник по ПКО, Степанов М.Н. — старший техник по РСНО, Миханков С. — старший техник по СДО и ЦУ — были направлены в командировку на завод-изготовитель с целью углубленного изучения самолета Ту-95рц.

По прибытии группы в Куйбышев, задачи, которые стояли перед ней, поменялись. Группе фактически отводилось всего лишь два-три дня на изучение и приемку самолета. Это был практически готовый и уже облетанный самолет 63МРЦ002 с большим запасом ресурса. С помощью заводских механиков шел осмотр самолета, и велась проверка его оборудования, принималась самолетная документация. Самолетом из Москвы привезли доверенность на получение летательного аппарата, оформленную на старшего техника корабля Маркова В.И. Он по праву стал первым в



Управление полка. Североморск-2.



Построение 392 одрп, осень 1963 года, Североморск-2



Один из первых летно-технических экипажей, сформированных в 392 ОДРАП



Североморск-1, сентябрь 1964 года



Инженер 1-й эскадрильи Плотников А.К., инженер 2-й эскадрильи Евстигнеев С.Т., старший инженер полка Рунец В.Х., Североморск-1, сентябрь 1964 года



В центре – Плотников А.К. инженер 1 аз, Североморск- 1, 1964 г.



Североморск-1. Кухтин В.Г. (первый слева), Марков В.И. (крайний справа), Дырдов М.П. (второй справа).

морской авиации старшим техником корабля Ту-95рц.

Приемку самолета закончили 5 ноября. Облетали его 6 ноября и в этот же день экипажем заводских испытателей самолет перегнали во Владимировку, в лётно-испытательный центр. Поздно вечером этого же дня на Ил-14 доставили туда и техническую группу полка. После празднования 7 Ноября продолжать изучать самолет пришлось уже самостоятельно, вся самолетная документация была с собой. Научились чехлить самолет, это всегда было непростым делом и требовало определенных знаний, умения и сноровки.

Прилетел экипаж Гладкова И.Ф. и здесь же приступил к освоению нового самолета. Вывозили его по специальной программе заводские летчики-испытатели. Уже в начале декабря, вылетев из Владимировки на целеуказание, экипаж Гладкова И.Ф. посадил Ту-95рц с бортовым номером 02 на аэродром Североморск-1.

А месяцем ранее, 5 ноября 1964 года заводской экипаж перегнал в Североморск прототип Ту-95рц – самолет с бортовым номером 06, без характерной антенны РЛС У-1а, переделанный из варианта бомбардировщика, практически вырабо-

тавший ресурс в ходе летных испытаний. В дальнейшем, кроме последнего перелета в Кипелово при перебазировании в 1965 году, он уже не летал, а служил в качестве учебного пособия и тренажера. На нем летный и инженерно-технический состав приступил к изучению новой для себя авиатехники непосредственно в полку.

В начальный период развертывания и становления полка большая нагрузка легла на инженерно-технический состав. Необходимо было обеспечить полеты на самолетах Ту-16, первыми изучить самолет Ту-95рц, обучить всех специалистов, обслуживающих самолеты, научить летный состав правилам летной эксплуатации самолета и всех его систем. Одновременно с этим велась приемка и освоение поступающих в полк самолетов Ту-95рц. В этих, довольно сложных условиях, инженерно-авиационная служба полка, возглавляемая майором Рунцом В.Х., работала слаженно и четко. Складывался здоровый коллектив единомышленников.

Началось лётное обучение первых экипажей непосредственно в полку. К началу 1965 года самостоятельно на Ту-95рц летали уже два экипажа, причем один из них был способен выполнять боевую задачу ночью при минимуме погоды. Общий налет в полку за 1964 год на самолете Ту-95рц составил 39 часов.

На 31.12.1964 года в полку было: летчиков 1 класса – 18; летчиков 2 класса – 3; штурманов 1 класса – 10; штурманов 2 класса – 1.

Одновременно с освоением Ту-95рц в полку шло создание учебной базы, и продолжались полеты на самолетах Ту-16.



ПОЛИТИКО-ВОСПИТАТЕЛЬНАЯ РАБОТА

В конце сентября 1963 года в полку состоялись первые, организационно-выборные партийное и комсомольское собрания. Были созданы партийный комитет и комитет ВЛКСМ, секретарем парткома полка избран майор Кириллов Г.И., секретарем комитета ВЛКСМ – старший лейтенант Хвостиков В.И. Справедливости ради, необходимо отметить, что идеологическая и воспитательная работа в полку всегда была на высоком уровне и направлена она была всегда, в первую очередь, на решение задач повышения боеготовности и боеспособности.

В июне 1965 года создается политический отдел при 392 ОДРАП. Начальником политотдела назначается подполковник Шишов А.С., его заместителем – капитан Веретёнов П.И., помощником по комсомолу – капитан Хвостиков В.М.

В январе 1965 года состоялась первая партийная конференция 392 ОДРАП, избрана партийная комиссия. Секретарем ее стал бывший пропагандист политотдела майор Тимчук Д.В.

В феврале 1966 года, в связи с гибелью в авиационной катастрофе подполковника Шишова А.С., начальником политотдела был назначен подполковник Хватов Н.В.

Хватова Николая Викторовича, как и Шишова Анатолия Сергеевича, ветераны 392 ОДРАП вспоминают до сих пор с большим уважением. Вооб-

ще, в среде замполитов и политработников, которые прошли через полк, было много достойных офицеров, которые пришли на эти должности не только ради карьеры...

Постановлением ЦК КПСС от 21 января 1967 г. “О мерах по улучшению партийно-политической работы в Советской Армии и Военно-Морском флоте” был введен институт заместителей командиров рот, батарей, эскадрилий по политической части. Поскольку политические училища только создавались, кадровых политработников еще не было, и первыми замполитами подразделений стали: в 1-й эскадрилье – Плаксин, штурман корабля, во 2-й эскадрилье – Овчинников В.А., помощник начальника штаба полка, в 3-й эскадрилье – Калинин А.Ф., помощник штурмана эскадрильи. В дальнейшем замполитами подразделений, так сложилось, назначались в основном представители штурманской службы полка, имевшие опыт летной работы и высокую классную квалификацию. Авторитет и уважение в подразделениях имели замполиты: Цуркан Ю.И., Кашин Л.И., Харченко В.Г., Галкин В.П. Уже состоявшиеся, как политработники, они не теряли навыков летной работы в качестве штурманов, всегда были в гуще людей и событий.

Гарнизон разрастался, в нем появились новые воинские части, и в декабре 1967 года был создан



Шишов Анатолий Сергеевич,
первый замполит полка



Гладков И.Ф., Хватов Н.В, Ефимов И.А.



Проводы Хватова. Н.В., 1973 год

политотдел спецчастей кипеловского гарнизона, возглавил который подполковник Цепелев Борис Валентинович, а политотдел 392 ОДРАП был расформирован. Подполковник Хватов становится заместителем командира 392 ОДРАП по политической части, и служит в этой должности до начала 1973 года, затем переводится в политотдел Дальней Авиации на должность инспектора.

В апреле 1973 года заместителем командира 392 ОДРАП по политической части назначается майор Князев Михаил Григорьевич, в конце 1978 года ему на смену приходит подполковник Мاستриков Геннадий Михайлович, в 1985 году замполитом полка становится майор Сурядный Е.А.

Еще раз политотдел при 392 ОДРАП был сформирован при перебазировании полка в г. Остров



Галкин В.П.



Кашин Л.И.



Харченко В.Г.



Цуркан Ю.И.



Балюков Л.М., Князев М.Г.



Цепелев Б.В.



Князев М.Г.

(Псковская область), его начальником был назначен подполковник Сурядный Е.А. Просуществовал политотдел недолго, и прекратил свою деятельность в соответствии с Указом Президента СССР от 24 августа 1991 года и приказом МО СССР от 27.08.91, прекращающими деятельность политических партий и политических движений на кораблях и в частях Вооруженных Сил

СССР. Вместе с политотделом самораспустились комсомольская и партийная организации в полку, должности замполитов были сокращены, вместо них появились заместители по воспитательной работе...

Все это было гораздо позднее, а пока полк продолжал осваивать новую авиационную технику в заполярном Североморске...



Куликов В.Ф. секретарь парткома части,
Мастриков Г.М., замполит полка



Сурядный Е.А., начальник политотдела части



Перед полетами. Кашин Л.И., Гвоздев А.И., Любимов А.Б.



Идет собрание



Учеба партийного актива



Заседание партийного комитета





Партийная конференция, Федотово

Одновременно с созданием партийной и комсомольских организаций в полку создается и женсовет — организация, включающая в себя активисток из числа женщин полка, как военнослужащих, так и не состоя-

щих на военной службе жен военнослужащих. Женсовет работал под руководством командиров и заместителей по политчасти во взаимодействии с гарнизонным Домом офицеров, школой и детскими садами. Ак-

тивистки женсовета занимались организацией досуга семей, рассматривая и решая самые разные бытовые вопросы, подготовкой к традиционным для гарнизона праздникам, организацией детских Новогодних утренников. Они организовывали художественную самодеятельность, экскурсии по Вологодской области, обсуждения книг, выставки домашнего рукоделия и т.п.

Основными направлениями в их деятельности были: работа с неблагополучными семьями, предупреждение в них негативных проявлений, работа с семьями погибших, молодыми и многодетными семьями, оказание им всевозможной поддержки и помощи.

Роль женсовета была важна, поскольку женщины острее чувствовали проблемы и прямо ставили вопросы перед командованием и политработниками, по-



Актив Женсовета



Знакомство с Вологодчиной — поездка в Феропонтово

могая им определиться в направлениях работы с личным составом. Особенно был необходим женсовет на первых этапах формирования полка и гарнизона Федотово, когда вокруг были одни проблемы: в жилищном обеспечении и медицинском обслуживании, в обеспечении питанием и в организации культурного досуга, в обучении и воспитании детей и во множестве других, казалось бы мелких, но на самом деле очень значимых для жизни в военном городке вопросов.

Женсовет не имел никаких юридических полномочий и являлся, по сути, общественной организацией женщин полка. Непосредственно руководили работой женсовета председатель и заместители, избравшиеся на общем женском собрании, они же планировали работу и ежегодно отчитывались о проделанном.

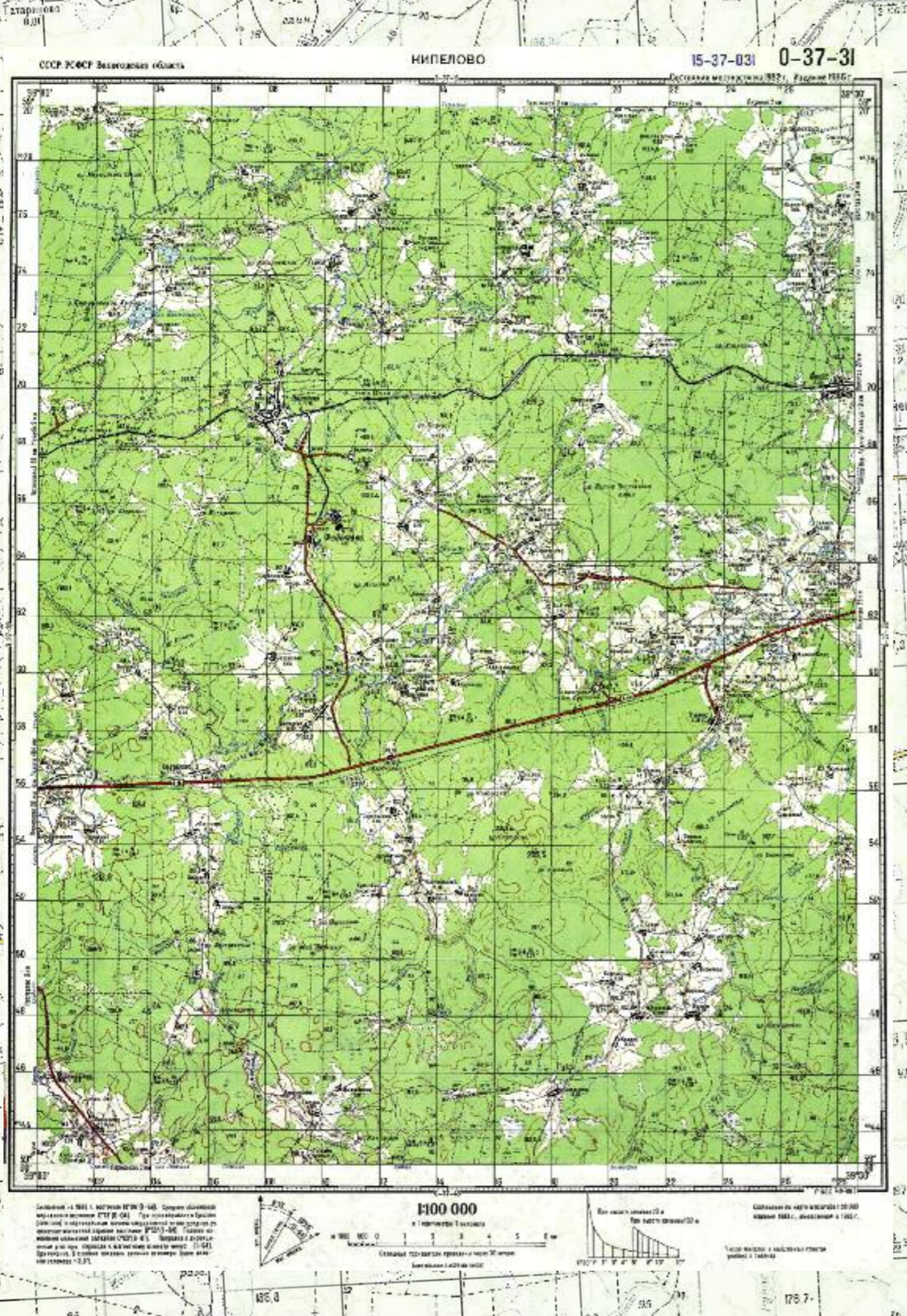


Встреча экипажа Воробьева В.В. Женсоветом после маршрутного полета

Организаторами работы среди женщин полка в разные годы были: Глебова Любовь, Диесперова Ольга, Дидушок Светлана, Колобова Наталья, Камагорова Наталья, Новичкова Людмила,

Ободовская Нинель, Олейникова Людмила, Павлычева Тамара, Рябова Галина, Савиных Тамара, Савоськина Маргарита, Складнева Светлана, Тараскина Людмила.





СРЕДИ БОЛОТ И СНЕГА БЕЛОГО...

Сразу после празднования Нового 1965 Года летный состав управления полка, 1-й и 3-й эскадрилий приступил к полетам на самолетах Ту-95рц. 2-я АЭ до конца февраля продолжала полеты на самолетах Ту-16. В марте 1965 года самолеты Ту-16 были переданы в другие части. Наряду с освоением новой авиационной техники на аэродроме Североморск-1, руководству 392 ОДРАП совместно с 837 авиационно-технической базой (в/ч 53043) предстояло решать и задачу организации перебазирования полка на его новое и уже постоянное место — аэродром в районе железнодорожной станции Кипелово Вологодской области.

Строительство аэродрома для тяжелых самолетов под Вологдой, в районе ж/д. станции Кипелово, было начато в конце 50-х годов. Песок и гравий возили из местных карьеров, был построен недалеко от железнодорожной станции Кипелово бетонный завод. Он потом был заново восстановлен в 1978 году перед ремонтом взлетно-посадочной полосы. Кому именно пришла мысль строить в глухих Вологодских лесах аэродром для дальней морской авиации, а может первоначально и не для морской..., остается неизвестным. Хотя по тем временам стратегически это оказалось наиболее правильно. Топлива самолетам хватало, была система дозаправки, можно было воспользоваться аэродромом подскока. В то же время, стратегически важный аэродром, находясь в глубине страны, тогда был наиболее защищен.

Об этих глухих краях упоминал в своей любимой книге, автобиографической повести “Мои скитания”, написанной в 1928 году, известный русский советский писатель Владимир Алексеевич Гиляровский: “Родился я в лесном хуторе за Кубенским озером, часть детства своего провел в дремучих домшинских лесах, где по волокам да болотам непроходимым медведи пешком ходят, а волки стаями волочатся.

В Домшине пробегала через леса дремучие быстрая речонка Тошня, а за ней, среди вековых лесов, болота”.

Живя в детстве с родителями в Вологде, будущий писатель вместе с матерью и дедом лето проводил в

имении Светелки. Он писал потом в книге: “Светелки — крохотное имение в домшинских непроходимых лесах, тянущихся чуть ли не до Белого моря, стояло на берегу лесной речки Тошни, за которой ютились раскольничьи скиты, куда добраться можно было по затесам, меткам на деревьях”

Пожалуй, это единственное упоминание в большой литературе того места, в котором предстояло в будущем надолго поселиться морским авиаторам.

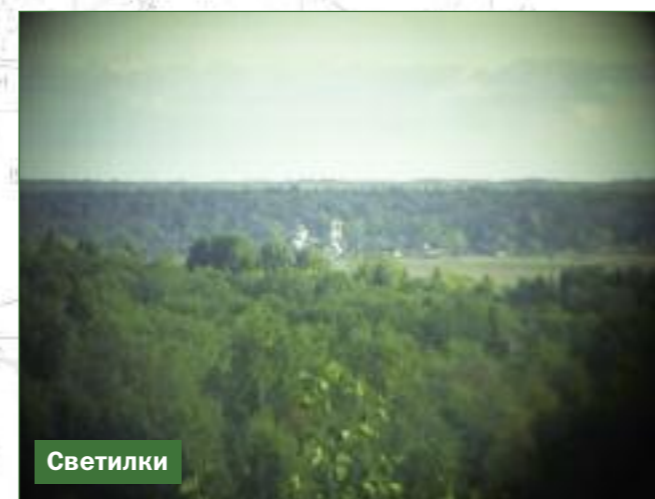
Конечно, с тех времен многое изменилось, но все так же течет Тошня, на которой морские летчики проводили практические занятия по использованию спасательных средств, такие же глухие и непроходимые леса да болота вокруг, только Светелки переродились в Светилки. И те, кто попадает в эти места даже сегодня, все так же чувствуют оторванность от большой цивилизации.

Директива Командующего Северным Флотом о передислокации 392 ОДРАП вышла 29 декабря 1964 года. В это время уже активно велось строительство служебного и жилого городков, сам аэродром к приему самолетов фактически уже был готов. Первоначально планировалось завершить перебазирование к 1 июля 1965 года, позднее, директивой штаба КСФ от 13.07.1965 года, этот срок был продлен до 31 августа. В январе 1965 года, сформированная в полку ТЭЧ под руководством первого ее начальника майора Любимова Е.И. откомандирована на постоянное место дислокации в Кипелово. В жилом городке к этому времени уже был сдан первый жилой дом. В нем расселился личный состав ТЭЧ полка. Достраивался второй дом, начиналось строительство других ...

В феврале 1965 года для облета аэродрома Кипелово с аэродрома Североморск-1 вылетел один из экипажей полка на самолете Ту-16р (старший техник самолета — Матвеев М.В.). Сделав несколько кругов, Ту-16р произвел посадку на новом аэродроме. Встречали его уже специалисты ТЭЧ полка. К этому времени в служебном городке была построена техническая столовая, построены казармы, летная столовая еще строилась. Экипаж Ту-16р в



В.И. Шляповский



Светилки



Остюнино



Светилки



течение недели выполнил несколько полетов с заданием облета аэродрома, его радиотехнических средств и затем улетел в Североморск-1.

В этом же месяце на аэродроме Кипелово впервые были организованы аэродромные полеты при минимуме погоды на самолетах Ту-16. В них участвовало несколько экипажей полка, в том числе экипажи Черных Н.М., Коробкина Н.Д., Синдяева А.С., Рыбалко А.Ф. На время полетов они поселились в казарме для матросов на 2-м этаже, с большим интересом ходили на экскурсию в жилой городок, в котором развернулось строительство домов, кто-то уже знакомился со своим новым жильем. С распределением квартир и комнат не тянули, жилищной комиссии работы хватало.

В мае 1965 года экипаж подполковника Гладкова И.Ф. (правый летчик Данилов В.М., штурман корабля Круглов В.И., 2-й штурман-оператор Георгадзе Б.Г., бортовой инженер Варганов М.Т., старший бортовой техник Кухтин В.Г.) выполнил перелет на Дальний восток, на аэродром Тихоокеанского флота Монгохто. Перед экипажем стояла задача выполнения полетов на целеуказание подводным лодкам и береговым пунктам в районе порта Корсаков на Сахалине. Перелет выполнялся по маршруту: взлет с АС Североморск-1 – Киров – Свердловск – Омск – Новосибирск – Иркутск – Чита – Сковородино и посадка на АС Сов. Гавань (Монгохто). Продолжительность полета составила около 12 часов. На аэродроме экипаж встречал лично командир ракетно-носной дивизии генерал-майор Ручков В.Е., будущий Командующий Авиацией СФ.

Полеты на целеуказание выполнялись над Сахалином и Охотским морем, примерно вдоль 50-й параллели, галсами. Было выполнено несколько таких полетов, продолжительность каждого из них была не более 6–7 часов.

Длина полосы в Мангохте была 2500 метров, что накладывало ограничения по заправке на взлете. Поэтому при полете обратно была запланирована посадка на АС Дальней авиации Украинка для дозаправки топливом. Дозаправившись, экипаж продолжил маршрут и завершил его посадкой на аэродроме Кипелово, самолету требовались плановые регламентные работы. Это была первая в истории полка посадка Ту-95рц на своем новом аэродроме. Встречал экипаж Гладкова И.Ф. первый комендант гарнизона капитан Калько Борис Павлович и начальник ТЭЧ полка майор Любимов Евгений Иванович.



Федотов А.С., 1965 год



Данилов В.М., Гладков И.Ф., Круглов В.И., Анисимов Ю.И.,
Вартанов М.Т., Гырдымов В.А., Мокряк В., Лукичев В.Ф.



Перед полосой...



Идут районные полеты



Первая ТЭЧ 392 ОДРАП во главе с Любимовым Е.И.



Над Заполярьем...

Так в мае-июне 1965 года ТЭЧ полка впервые выполнила регламентные работы на самолете Ту-95рц с бортовым номером 03.

В соответствии с приказом МО СССР от 25.05.1965 года был определен годовой праздник полка — 1 сентября. Учитывая, что 1-е сентября — начало учебного года в школе, празднование обычно переносилось на ближайшие один два дня, на субботу или воскресенье. В дальнейшем сложилась традиция, которая прочно закрепилась после расформирования полка — день части ежегодно стал отмечаться ветеранами 3-го сентября, независимо от дня недели.

Уровень подготовки летных экипажей быстро возрастал, и уже 27 мая 1965 года экипаж командира полка подполковника Федотова А.С. с инструктором подполковником Гладковым И.Ф. выполнил первый полет на радиус действия самолета.

23 июня этого же года вышел Указ Президиума Верховного Совета СССР о вручении полку Боевого Красного Знамени.

С 20 июля 1965 года начато перебазирование эскадрилий и управления полка. На то время в полку было восемь самолетов Ту-95рц (бортовые номера с 01 по 08, нечетные номера — первая эскадрилья, четные — вторая). Последним из экипажей на “учебном” самолете с бортовым номером 06 улетал из Североморска сокращенный до пяти че-

ловек экипаж Гладкова И.Ф. (штурман — Круглов В.И., бортовой техник — Вартанов М.Т.). Этим же бортом перелетел в Кипелово зам. командира по ИАС подполковник Рунец В.Х. Для перелета на самолет установили новые двигатели. Поскольку он долго не летал, первоначально была выполнена на нем пробежка по полосе с подъемом переднего колеса, заруливание и осмотр. После дозаправки был выполнен взлет и перелет на аэродром Кипелово. Самолет перегонялся с выпущенными шасси. В дальнейшем этот борт в Кипелово не летал, был разобран и на барже из Шексны отправлен в качестве учебного пособия в Выборг, в школу младших авиационных специалистов.

Вслед за самолетами в Вологодскую область пошли эшелоны с техникой, оборудованием и имуществом полка. Ко 2 августа 1965 года перебазирование было завершено. Так началась деятельность полка со своего, теперь уже базового аэродрома Кипелово. Уже 10 октября полк впервые осуществил на нем полеты на самолетах Ту-95рц. А в Вологде чаще на глаза стали попадаться военнослужащие в морской военной форме. Видимо в эти годы и родилось двестише неизвестного автора: “Среди болот и снега белого какой-то черт создал Кипелово...”, как намек на достаточно трудные бытовые условия и на еще слабо развитую социальную инфраструктуру жилого поселка.



Август 1965 года. Одно из первых построений полка после перебазирования на АС Кипелово.



Под крылом — Кипелово



43-й километр со стороны Вологды...





ПЕРВЫЙ ОПЫТ БОЕВОЙ СЛУЖБЫ И ПЕРВЫЕ ПОТЕРИ

Работа по обучению экипажей полка была продолжена. Для всех, кто не успел еще переучиться на Ту-95рц, обучение самолету еще раз было организовано в г. Узине. Группа обучаемых находилась там с начала сентября до конца ноября 1965 года, Руководил ею непосредственно заместитель командира полка подполковник Гладков Иван Федорович. В последующем, обучение как летного, так и технического состава проходило уже непосредственно в полку.

Грамотно спланированная и организованная подготовка летных и технических экипажей позволила заложить основы боеготовности 392 ОДРАП. Как результат – уже 6 декабря 1965 года экипажи Гладкова И.Ф. (штурман – майор Островский А.И., оператор РТС – капитан Семенов Ю.В.) и

Никонова А.П. (штурман – майор Дудин В.И., оператор РТС – старший лейтенант Николайчук А.Т.) впервые выполнили полет на боевую службу в Северо-Восточную Атлантику с задачей поиска и выявления авианосной ударной группы во главе с флагманом, авианосцем США “Америка”. Взлет выполнялся с аэродрома “Оленья”, посадка была выполнена на аэродром “Североморск-1”. Задание было успешно выполнено, все цели были обнаружены, выполнена аэрофотосъемка на дальности 8–10 километров с высоты 300 метров. Экипажи впервые были перехвачены тремя палубными истребителями F-4 (Фантом-2), сопровождавшими Ту-95рц в районе и до удаления 220 километров от цели при отходе от нее. Продолжительность полета составила 17 часов 38 минут.



Гладков И.Ф., Данилов В.М., Семенов Ю.В.



Из воспоминаний участника этого вылета, военного штурмана 1 класса, майора запаса Георгадзе Бориса Григорьевича, летавшего тогда 2-м штурманом-оператором в экипаже Гладкова Ивана Федоровича: «В конце 1965 года двум экипажам полка была поставлена задача по разведке реальной цели в Атлантическом океане. Это был но-

вейший авианосец «Америка» с кораблями охранения, который выполнял переход из США в Средиземное море в состав 6-го флота США. К вылету были подготовлены экипажи заместителей командира АП подполковника Никонова В.А. со штурманом АП майором Дудиным В.И. и подполковника Гладкова И.Ф. со штурманом АЭ



майором Кругловым В.И. и штурманом полка Островским А.И., с места штурмана-оператора РЛС «Успех» работали (соответственно) старшие лейтенанты Орлов В.Ф. и Георгадзе Б.Г. После перелета на АС «Оленья» и подготовки к полету в район Азорских островов довольно долго выбирался момент вылета, чтобы оказаться в нужном месте в подходящее время.

Полет состоялся 6 декабря, шли без радиомаскировки. В Фарреро-Исландской проливной зоне нас перехватили с Кефлавика истребители F-102. После недолгого сопровождения, они вернулись на свою базу.

Примерно за 600 км до предполагаемого места авианосной ударной группы оператор РТР начал выдавать курсовые углы корабельных РЛС и системы обеспечения полетов палубной авиации «Такан». Вскоре появилось сообщение о наведении истребителей ПВО и их не пришлось долго ждать... Вот он реальный «супостат», без преувеличения красивый, изящный, ярко раскрашенный F-4 «Фантом» в моей форточке, видна рука пилота, поднятая в приветствии. Идут доклады от других членов экипажа — мы в «клещах» «Фантомов».

На экране РЛС появляется отметка, которую можно принять за искомую цель, направление с данными РТР совпадают, начал выдавать удаленные. В пределах видимости РЛС один из Азорских

островов (Мадейра). По команде штурмана делаем коррекцию системы счисления координат.

Начали снижение, «Фантомы» следуют, как привязанные. На каком-то удалении цель начала делиться на несколько отметок, примерно 5–6. Вышли на визуальный контакт, выполнили маневр для АФС и задание выполнено: цель обнаружена, состав АУГ, место и параметры движения определены, радиодонесение своевременно отправлено. Можно возвращаться к родным берегам. Чтобы ускорить представление результатов разведки командованию, посадку произвели на аэродроме Североморск-1.»

Это был первый опыт по поиску и выявлению корабельных группировок вероятного противника в удаленных районах океана.

Заканчивался 1965 год, полк продолжал активно получать и осваивать авиатехнику на новом месте базирования. По итогам 1965 года полк налетал уже 1058 часов, подготовлено 12 экипажей на 0,75R. На 31 декабря 1965 года подготовлено: летчиков 1 класса — 19; летчиков 2 класса — 3; летчиков-инструкторов — 6; штурманов 1 класса — 12; штурманов 2 класса — 13. В полку имелось уже 10 самолетов Ту-95рц.

В этот момент и произошла тяжелая катастрофа..., полк в одночасье лишился основной части командования полка.



23 января 1966 года при перелете на Военный Совет ВВС Северного флота при заходе на посадку в ночных сложных метеоусловиях на аэродроме Лахта (Архангельская область) потерпел катастрофу транспортный самолет Ан-8. На его борту находился руководящий состав 392 ОДРАП и других частей гарнизона Кипелово. В катастрофе погибли:

- > командир 392 ОДРАП подполковник **Федотов Александр Сергеевич**
- > начальник штаба 392 ОДРАП подполковник **Толстов Михаил Борисович**
- > заместитель командира 392 ОДРАП по летной подготовке подполковник **Никонов Владимир Анатольевич**
- > заместитель командира 392 ОДРАП по политической части подполковник **Шишов Анатолий Сергеевич**
- > старший штурман 392 ОДРАП подполковник **Васянин Александр Николаевич**
- > командир 1 АЭ 392 ОДРАП подполковник **Афанасьев Геннадий Николаевич**
- > командир 2 АЭ 392 ОДРАП подполковник **Захаров Геннадий Иванович**
- > начальник разведки 392 ОДРАП майор **Голитенко Анатолий Георгиевич**
- > начальник отделения обработки результатов радио и радиотехнической разведки 392 ОДРАП капитан **Моисеев Юрий Сергеевич**
- > помощник начальника отделения обработки результатов радио и радиотехнической разведки 392 ОДРАП старший техник-лейтенант **Овчинников Георгий Иванович**
- > командир 837 АТБ подполковник **Яковлев Александр Семенович**
- > начальник штаба 837 АТБ майор **Левиков Владимир Максимович**
- > начальник химической службы 837 АТБ капитан **Песков Владимир Ильич**
- > начальник автотракторной и электрогазовой службы 837 АТБ майор **Синицын Николай Арсентьевич**
- > начальник штаба – заместитель командира 4328 отдельной базы радиотехнического обеспечения полетов майор **Лицкевич Николай Степанович**
- > заместитель по политической части командира 4328 отдельной базы радиотехнического обеспечения полетов подполковник **Мартыненко Петр Герасимович**.

Случившееся переживали тяжело. Всего лишь полгода прошло после перебазирования на новый аэродром, а в гарнизоне уже появился первый памятник погибшим в авиационной катастрофе...

Прошли траурные мероприятия. А вскоре, 12.02.1966 г., решением Вологодского областного Совета народных депутатов авиационному городку было присвоено наименование “Федотово” в честь первого командира полка Федотова Александра Сергеевича.



Первый памятник ...



1971 год



СТАНОВЛЕНИЕ ПОЛКА И ГАРНИЗОНА

Командиром полка назначается подполковник Гладков Иван Федорович. Первым освоив самолет Ту-95рц, и, став инструктором, он дал путевку в небо многим пилотам 392 ОДРАП. Кроме того, он был незаурядной личностью, обладал отличными командными навыками, пользовался высоким авторитетом в летной среде.

Укрепили полк заместителями, назначив заместителем командира полка подполковника Потапова Виктора Павловича, проходившего службу командиром эскадрильи в ракетно-носном полку Черноморского флота, заместителем командира полка по летной подготовке подполковника Дубинского Владимира Ивановича, командира авиационной эскадрильи учебного полка 33 Центра боевого применения и переучивания лётного состава авиации ВМФ из г. Николаева. Оба были перспективными офицерами, грамотными летчиками и командирами. В дальнейшем Потапов В.П. вырос до Командующего авиацией ВМФ СССР, Дубинский В.И. стал первым командиром 76 ОПЛАП, формировал его, затем успешно командовал 392 ОДРАП. На должность начальника штаба полка был назначен майор Мугатаров Халит Адыевич начальник разведки 967 ОДРАП из Североморска-1.

В середине 1966 года поступила директива о развертывании полка на полный штат. Предстояло в короткие сроки доукомплектовать подразделения летными и инженерно-техническими кадрами. К концу года численность личного состава 392 ОДРАП была доведена от кадрового состава

до полной штатной численности 1500 человек. Это был трудный период по комплектованию, переучиванию на новую материальную часть и планомерному началу боевой подготовки. На должности инженерно-технического состава пришло много офицеров, только что окончивших гражданские ВУЗы, командирам приходилось с ними много работать, приучая к военному укладу жизни, обучая и воспитывая их.

Полк пополнялся и молодыми выпускниками летных и штурманских училищ, но этого было недостаточно. Было принято решение о дополнительном наборе опытных летчиков и штурманов с других флотов. Для качественного подбора летных специалистов, в полки и гарнизоны Черноморского и Балтийского флотов был направлен заместитель командира полка Потапов В.П. Так в полку появились опытные и перспективные летчики и штурманы, такие, как Громов Г.Ф., Дьяченко М.И., Довгоказ В.Д., Гелей А.М., Храмцов Г.А., Малинин Ю.А.

Гарнизон Федотово продолжает жить и развиваться, строится жилье. Еще в сентябре 1965 года открылась общеобразовательная школа, первым ее директором назначен Шашерин Николай Михайлович. А с 1 сентября 1966 года началось обучение детей в музыкальной школе, ее директором стала Юртаева Маргарита Ивановна. В декабре этого же года для малышей открылись двери детского сада №1.

Учебная база для полка еще только строилась, поэтому классами для проведения предварительной подготовки к полетам, просто любых других



Гладков Иван Федорович



Потапов В.П., Дубинский В.И., адмирал Лобов С.М., командующий СФ, командир батальона связи Хазановский И.Б., Хватов Н.В.



Экипаж подполковника Дубинского В.И.



Молодые лейтенанты, прибывшие из Челябинского ВВАКУШ: Шелепанов А.Ф., Кашин Л.И., Бычков А.Ф., Чернышев Г.В.



Городок растет...



Только что выстроенная школа, 1965 год



Открытие школы



1 сентября 1965 года



теоретических занятий служили казарменные помещения подразделений, использовались Ленинские комнаты и различные бытовые помещения. И только позднее, в 1968 году, сделали классы эскадрилий, разместив их в бараках, где до этого времени жили строители аэродрома.

Боевая учеба в полку продолжается с не меньшим напряжением, и уже 15 сентября 1966 года 392 ОДРАП в составе 10 боеготовых экипажей директивой Командующего КСФ вводится в боевой состав сил Северного Флота.

18 октября экипажами подполковников Хаярова Ю.В. (штурман – капитан Бабкин И.И.), Гладкова И.Ф. (штурман – майор Дудин В.И.) впервые обнаружен и сфотографирован авианосец США “Саратога” в составе авианосной ударной группы. Взлет выполнялся с аэродрома “Оленья”, посадка на аэродроме “Североморск-1”, продолжительность полета составила 16 часов 55 минут. С этого времени ни один из авианосцев США, в пределах досягаемости самолета Ту-95рц, не оставался незамеченным.

2 ноября 1966 года начальник штаба авиации СФ, Герой Советского Союза, генерал-майор авиации Минаков В.И. вручил полку Боевое Красное Знамя с надписью “392-й отдельный дальнеразведывательный авиационный полк” – “За нашу Советскую Родину”.

Вручение происходило на торжественном построении всего личного состава полка, на взлетно-посадочной полосе аэродрома “Кипелово”. Первыми почетными знаменосцами в истории полка были: подполковник Круглов В.И., подполковник Хаяров Ю.В., подполковник Рунец В.Х. Это было символично: самые заслуженные люди полка – летчик, штурман, инженер приняли в полк боевое знамя, под которым 392-му ОДРАП предстояло пройти свой боевой путь.

По итогам 1966 года 12 экипажей полка были подготовлены к полетам на полный радиус действия самолета и к взлету с полным полетным весом днем и ночью. Эти же 12 экипажей были подготовлены к полетам при минимуме погоды днем и ночью. Налет полка увеличился, и составил 1982 часа. К концу 1966 года в полку имелось 17 самолетов Ту-95рц.

С 1967 года вылеты на боевую службу становятся регулярным. Осваиваются полеты в район Азорских островов.

25 января этого года экипажи подполковника Потапова В.П. (штурман Дудин В.И.) и майора

Старцева А.И. (штурман Зудилин А.И.) выполнили полет на воздушную разведку авианосной ударной группы во главе с авианосцем США “Индепенденс”. Полет выполнялся на предельном радиусе от аэродрома взлета и посадки “Оленья”, в режиме радиомолчания до момента выявления главной цели. Экипажи шли до цели около 10 часов, на коротком интервале, в пределах визуальной видимости. Визуально авианосец удалось обнаружить только при третьем снижении на цель, мешала плотная 10-бальная облачность. Задание выполнено успешно, авианосная ударная группа США была обнаружена, по дальней связи ушел доклад, произведена аэрофотосъемка авианосца и кораблей боевого охранения. Появление советских самолетов-разведчиков над авианосцем было настолько неожиданным, что перехват пары Ту-95рц палубные истребители произвели уже только на отходе от цели. На обратном пути экономить топливо экипажам помогал попутный ветер, посадка была выполнена на аэродроме “Оленья”, ночью, при минимуме погоды. Продолжительность этого полета осталась в полку рекордной – 18 часов 39 минут без дозаправки, к ней экипажам предстояло приступить еще только через год.

13 мая 1967 года пять экипажей 392 ОДРАП произвели визуальную разведку ударного авианосца “Шангри Ла” в Северной Атлантике при его переходе из Средиземного моря в США в составе АУГ.

В вылете одновременно участвовали экипажи капитана Черных Н.М. (инструктор подполковник Дубинский В.И. – командир группы), майора Меленного В.С., майора Флегонтова Д.Ф., капитана Харитоновой О.Н., майора Гелей А.М.

Экипажи обнаружили авианосную ударную группу, выявили состав кораблей охранения, боевой порядок, элементы движения, радиотехнические средства кораблей и характер их работы, рабочие параметры РЛС, выполнили фотографирование кораблей бортовыми и ручными фотоаппаратами. Одновременно с боевой работой шла и боевая учеба экипажей, накапливался опыт.

Выявление сопровождалось перехватом палубными истребителями США. Непрерывное наблюдение за АУГ велось в течение двух часов, экипажи получили хорошую практику работы и взаимодействия при поиске и выявлении боевых кораблей США в удаленных районах Атлантики.

С появлением атомных подводных лодок способных преодолевать большие подледные пространства и наносить удары из-под льда, все боль-



Истребитель F-4J Phantom



Истребитель F-4 с авианосца Саратога



Авианосец “Саратога” ВМС США



Минаков Василий Иванович
Герой Советского Союза



Знамя, 1966 год



Потапов В.П., Мугатаров Х.А., Хватов Н.В.
У знамени – Круглов В.И., Хаяров Ю.В., Рунец В.Х.



У знамени – Круглов В.И., Хаяров Ю.В., впереди – Овчинников В.А.



Авианосец "Индепенденс" ВМС США



Авианосец "Шангри Ла" ВМС США



Фотосъемка с американского Фантома

шее стратегическое значение приобретала Арктика. Начиналось освоение подводными флотами арктических широт.

В августе 1957 года атомная подводная лодка США "Наутилус" достигла точки Северного полюса, не всплывая, а 17 марта 1959 года впервые на Северном полюсе всплыла атомная американская подводная лодка "Скейт". С 1960 года американские подводные лодки стали появляться во льдах и подо льдами Арктики регулярно. Советские атомоходы тоже начали активно осваивать плавание под арктическими льдами. В июле 1962 года советская атомная подводная лодка "Ленинский комсомол" под командованием капитана 2-го ранга Жильцова Л. М. также прошла подо льдами к Северному полюсу. Через год, в сентябре 1963 г., экипаж советской атомной подводной лодки К-181, которой командовал капитан 2-го ранга Сысоев Ю.А., всплыл точно на Северном полюсе и водрузил над торосами государственный и военно-морской флаги нашей страны. Перед 392 ОДРАП встает задача контроля арктических районов, обеспечения походов советских атомных подводных лодок. Эта задача теперь будет оставаться постоянной.

В июне 1967 года впервые был выполнен групповой полет на обследование района Северного полюса. В этом полете участвовало три пары экипажей, ведущим группы был заместитель командира полка подполковник Потапов В.П. Прибыв к району, предназначенному для обследования, экипажи разошлись веером и в короткий срок произвели одновременное вскрытие надводной и ледовой обстановки. Так впервые был покорен Северный полюс для 392 ОДРАП и положено начало полетов его экипажей над Арктикой. В последующем экипажи полка многократно выполняли подобные полеты, выполняя воздушную и ледовую разведку в самых высоких широтах, обеспечивая походы советских кораблей и судов, в том числе и походы атомных подводных лодок.

Первые вылеты на боевую службу, на поиск и выявление американских авианосцев выполнялись с энтузиазмом первопроходцев. Встречи экипажей после таких вылетов проходили на аэродроме в торжественной обстановке, с цветами и поздравлениями. Выпускались поздравительные фотолисточки. С аэродрома экипажи привозили в летную столовую, где под музыку духового оркестра проходил торжественный обед. На празднично накрытых столах стояло по стакану

водки. После обеда экипажи развозили по домам. Члены летных экипажей, уставшие от длительного полета, чувствовали себя героями. Это так и было....

Торжественные встречи делались для каждого экипажа полка, впервые вылетевшего на воздушную разведку на радиус действия самолета. Это потом, с годами, такие полеты из единичных превратились в массовые и проходили в обычной будничной атмосфере. Не было потом уже ни цветов, ни музыки, ни торжественных обедов – была только привычная летная работа. Правда долго еще хранилась традиция перед вылетом на радиус сбрасывать, оставлять деньги старшему технику самолета, и по прилету, после всех формальностей, перед тем, как отправляться домой на отдых, за парой рюмок, накоротке, проводить свой, экипажный или отрядный разбор полета.

Необходимо отдать должное мастерству и мужеству первопроходцев 392 полка, проложивших дорогу в Атлантику для будущих поколений морских летчиков. Поэтому, когда Вы снова где-то услышите слова "Впервые полетели в западную Атлантику, к далеким берегам Америки...", обязательно вспомните, что это ветераны 392 ОДРАП, и никто другой, проторили туда дорогу еще в 60-х годах прошлого столетия...

Всего в 1967 году было выполнено экипажами полка уже 70 полетов на радиус действия самолета. Подготовлено к боевым действиям: днем – 27 экипажей, ночью – 21 экипаж. Налет полка по сравнению с предыдущим годом увеличился почти вдвое и составил 3640 часов. В полку летало уже 19 самолетов Ту-95рц.

Экипажи при выполнении задач воздушной разведки действовали инициативно и грамотно, проявляли настойчивость при выявлении целей, успешно выполняли задания. Кроме выполнения задач по обследованию определенных районов, обнаружению и выявлению конкретных целей, экипажи непрерывно вели вскрытие надводной обстановки всеми самолетными средствами во всей полосе маршрута полета. Без обнаруженных боевых кораблей ВМС США и НАТО так или иначе не обходился ни один вылет на воздушную разведку.

21 мая 1968 года экипажам майора Некипелова А.А. (инструктор подполковник Растяпин А.Г., командир группы) и майора Голованова И.Е. была поставлена задача: поиск и выявление ГИСУ США



Ледовая разведка в Арктике



Встретился в арктических льдах шведский ледокол "Полар Штерн"

в районе, ограниченном 10–20 меридианами запада и 48–60 параллелями севера. Прибыв в район и обследовав его, экипажи ГИСУ не обнаружили. Зато после ухода из района поиска ими был обнаружен авианосец США "Эссекс", следовавший в охранении 3-х боевых кораблей в район Норвежского моря. Свою задачу разведчики выполнили...

Одновременно с вылетами на боевую службу в Атлантику, в сентябре 1968 года тактической группой в составе 4-х экипажей 392 ОДРАП выполнен межфлотский маневр на аэродром Хороль Тихоокеанского флота с целью освоения полетов на воздушную разведку на Тихоокеанском ТВД. Было выполнено 7 радиус-



Экипаж м-ра Бандорина В.П. после вылета на боевую службу

ных полетов на воздушную разведку в Тихом океане.

А в конце года были проведены первые в истории полка лётно-тактические учения, в которых принимало участие 20 экипажей. Задачи учений были успешно решены. Налёт полка за 1968 год составил 4803 часа. Подготовлено к боевым действиям днем – 28 экипажей, ночью – 25. К концу 1968 года в полку имелось 25 самолетов Ту-95рц.

Период становления полка завершался, впереди были годы сложной и напряженной лётной работы.

Необходимо отметить, что сформировавшаяся в 392 полку система подготовки лётных и инженерно-технических кадров, позволила обеспечить не только свой полк высококлассными специалистами, но и щедро поделиться ими при формировании новых полков авиации Северного флота. Так, при формировании в Федотово в 1967–68 годах 24 ОПЛАП, который возглавил Потапов В.П., ряд специалистов перешел в этот полк. Дубинский Владимир Иванович возглавил в 1969 году 76ОПЛАП ДД, вместе с ним ушли: начальником штаба полка – Полюга И.Г., заместителем командира полка – Рыбалко А.Ф., командиром эскад-

рильи – Шаманский В.А., летчики Громов Г.Ф., Морозов В.Н., Ефимов И.А., Хамзин А.И., Булгаков В.Н., штурманы Никифоров Б.Ф., Ногин А.В., Храмов Г.А., Малинин Ю.А., другие опытные специалисты лётного, инженерно-технического состава.

Многие перспективные офицеры в более поздние годы были переведены из 392 ОДРАП во вновь формируемые 135 ОПЛАП и противолодочную дивизию.

392 ОДРАП при этом всегда оставался полком, имевшим зрелый лётный состав, опытный инженерно-технический состав и авторитет у командования авиации и ВМФ СССР.

При формировании в 1965 году на Тихоокеанском флоте 304 ОДРАП на однотипных самолетах Ту-95рц, был использован опыт 392 ОДРАП. В период август – ноябрь 1965 года инженерно-технический и лётный состав полка осуществил переучивание личного состава авиационного полка КТОФ в Федотово, подготовив два экипажа.

В дальнейшем, специалисты из 392 ОДРАП, летая в Хороль, щедро делились своими наработками и навыками в освоении и использовании разведкомплекса самолета.



НА СТРАЖЕ ЗАПОЛЯРЬЯ

С принятием на вооружение сил ВМФ системы МРСЦ-1 появилась возможность организации систематической ВР и выдачи целеуказания ударным силам, развернутым на океанских ТВД, на всю глубину операционных зон Флота.

Опыт первых лет эксплуатации этой системы в конкретных условиях боевой деятельности показал, что авиационный полк, имевший на вооружении самолеты Ту-95рц и базировавшийся на аэродроме Кипелово, был способен успешно решать весь круг задач разведывательного обеспечения операций СФ. При этом для достижения необходимой глубины ведения ВР уже в первые годы существования полка его экипажами была успешно освоена дозаправка топливом в воздухе и полёты с аэродромов Кольского полуострова.

В то же время, освоение полетов с дозаправкой в воздухе и поддержание этого навыка в течение длительного времени у большого количества экипажей было задачей исключительной сложности и требовало огромных затрат материальных и временных ресурсов. Поэтому, полёты с оперативных аэродромов, выгодно расположенных на ТВД, как способ быстрого наращивания возможностей по ведению ВР силами полка в дальнейшем стал основным и дал отличные результаты.

Говоря об использовании северных оперативных аэродромов при организации боевой деятельности полка, следует особо подчеркнуть значимость аэродрома Оленья, по своим данным он удачно подходил для самолета Ту-95рц. Именно с этого аэродрома выполнялись наиболее ответственные задания по поиску, выявлению состава и характера деятельности корабельных группировок различного оперативно-тактического предназначения, действовавших в Северо-восточной Атлантике по планам различных мероприятий ОВМС НАТО.

При этом, как правило, первоначальное обнаружение целей осуществлялось на предельной дальности, что обеспечивало командованию СФ резерв времени, достаточный для организации адекватного противодействия силам, действовавшим в операционной зоне флота. Особую ценность представлял опыт ведения ВР ежегодных итоговых учений ОВМС НАТО. Выводы, вытекавшие из анализа эффективности действий экипажей при выполнении этих заданий, ложились в основу отработывавшихся вариантов применения сил полка в угрожаемый период. При этом, все варианты без исключений предусматривали использование аэродрома Оленья на первоначальном этапе этого периода.

Данный аэродром сыграл немаловажную роль и в освоении, в последующем, экипажами полка полетов на аэродромы, расположенные на территории дружественных иностранных государств. Именно здесь завершалась подготовка, как самих экипажей, так и авиационной техники к выполнению ответственных заданий в отрыве от основных сил полка. Аэродромы Кольского полуострова Оленья и Североморск-1 многократно использовались экипажами полка в качестве запасных при возвращении с боевой службы из далекой Атлантики.

Частое пребывание кипеловцев в Оленьей несомненно доставляло немало хлопот всем службам этого гарнизона, но северяне всегда были радушны и гостеприимны.

Перебазировавшись в 1965 году из Североморска на аэродром Кипелово, 392 ОДРАП не потерял связь с суровым Заполярьем, вся дальнейшая история его становления, развития и последующей боевой деятельности будет связана с аэродромами Кольского полуострова. А летчики и техники 392 ОДРАП по праву будут носить гордое звание авиаторов-североморцев.



Борт №38 на стоянке, Оленья



Посадка на запасной аэродром Оленья



Оленья – взлет с максимальным взлетным весом



Аэродром Оленья



Будни аэродрома Оленья



Ту-95рц на предварительном старте на аэродроме Оленья



Бортинженеры Огородников В.И., Славгородский Н.М. Аэродром Оленья.



В середине 60-х годов в составе авиации ВМФ был всего один полностью развернутый авиаполк самолетов Ту-95рц (разведчик-целеуказатель), дислоцированный на аэродроме Кипелово в районе Вологды. Полком командовал заслуженный летчик СССР Иван Гладков, выходец из дальней авиации, имевший огромный опыт полетов на Ту-95. Более 10 полетов экипажи полка выполнили с Моздока в Индийский океан и обратно, обеспечивая нашу “лунную” программу.

*“Место встречи – 60 меридиан”
В.И. Дудин, заслуженный военный штурман СССР,
Главный штурман ВВС СФ*



ДОЗАПРАВКА В ВОЗДУХЕ, “ЭЛЛИПС”

В конце 1967 года наиболее подготовленные экипажи приступили к обучению полетам строем с перспективой освоения дозаправки топливом в воздухе. К февралю 1968 года по этому виду подготовки было подготовлено 11 экипажей, которые приступили непосредственно к дозаправке. Для обучения этому сложному виду подготовки экипажи перелетели на аэродром Энгельс, где базировались самолеты-заправщики ЗМ. Первыми инструкторами дозаправки были летчики из дальней авиации. Обучение шло довольно интенсивно в течение 1,5–2 месяцев, сначала были сухие контакты (контакт — расцеп — контакт...). На борту заправляемого самолета было несколько обучаемых летчиков, они меняли в воздухе друг друга. К реальной дозаправке приступили чуть позднее. К концу июня этого года уже 10 экипажей полка могли заправляться в воздухе.

Летая ранее на самолетах Ту-16, многие летчики полка в свое время освоили крыльевую заправку. Конусная система заправки оказалась ничуть не проще крыльевой, и также требовала от летчиков огромного напряжения физических сил и психологической выдержки. Бывали случаи, когда экипажи привозили на аэродром на заправочной штанге конус, оторванный от шланга самолета-заправщика. В принципе, конструкцией предусматривалась возможность обрыв шланга в наиболее безопасном месте, возле конуса

Были случаи и более опасные. Так в июне 1968 года экипаж майора Бандорина В.П. с инструктором на борту выполнял полет на дозаправку топливом в воздухе в ночное время. Летали с аэродрома Энгельс. При перекачке топлива произошло сближение с самолетом — танкером. Дальнейшие маневры привели к обрыву шланга, в результате конус сорвался со штанги и влетел в винты 3-его двигателя. Винты двигателя разрушаются, повреждается обшивка фюзеляжа, носок крыла. Двигатель выходит из строя. Экипаж благополучно возвращается на аэродром взлета в Энгельс и производит посадку на трех двигателях.

В то время старшим техником на этом самолете был Матвеев М.В., старшим техником по СУ Бе-

ломестнов П.В. Бортовым техником корабля в тот день летал Логинов Е.И.

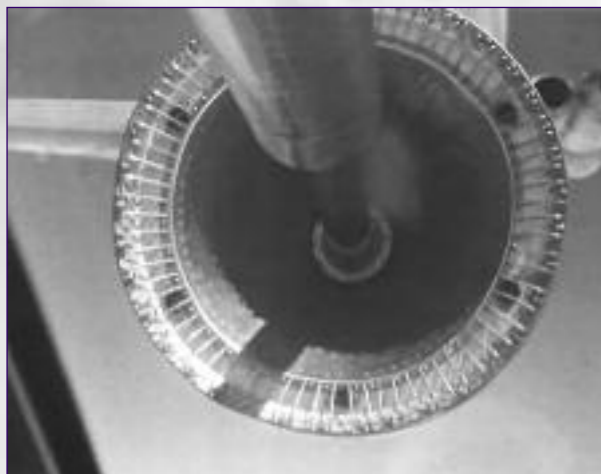
Члены технического экипажа самолета совместно с заводскими представителями в короткий срок произвели замену двигателя и ремонт обшивки, необходимый для перелета, и вместе с летным экипажем перелетели на аэродром Кипелово.

Подготовленные экипажи полка приступили к полетам на боевую службу в Атлантический океан с попутной дозаправкой в воздухе. Это существенно увеличивало боевые возможности самолета. Первый полет на воздушную разведку с дозаправкой топливом в полете был выполнен в Норвежское море 16 апреля 1968 года экипажами полковника Гладкова И.Ф. и подполковника Хаярова Ю.В.

В дальнейшем для восстановления навыков дозаправки экипажи летали тоже в Энгельс, но происходило это иногда без посадки на этом аэродроме. Ко времени подлета самолета Ту-95рц, взлетевшего с аэродрома Кипелово, к аэродрому Энгельс, танкер-заправщик был уже в зоне заправки. Несколько летчиков, меняя друг друга, тренировались, а закончив тренировки уходили с Энгельса на Казань, далее на Киров и Вологду с посадкой на своем аэродроме.

К 1970-му году в полку было около 20 экипажей, имевших допуск к заправке топливом в воздухе. А всего с 1968 по 1975 год был выполнен 191 вылет на боевую службу с попутной дозаправкой в воздухе. К сожалению, к 1975 году самолетов-заправщиков для морской авиации не стало, и этот сложный вид летной подготовки в полку был забыт, что впрочем, не мешало экипажам Ту-95рц, используя оперативные аэродромы, успешно выполнять длительные, многочасовые трансатлантические перелеты, задачи поиска в самых удаленных уголках мирового океана.

В конце 1967 года в гарнизоне Федотово начинается формирование 240плап в составе двух эскадрилий на самолетах Ил-38. Командиром полка назначается подполковник Потапов В.П., заместитель командира 392 ОДРАП. В скором времени



Есть контакт



Идет заправка



Слаженная работа экипажей



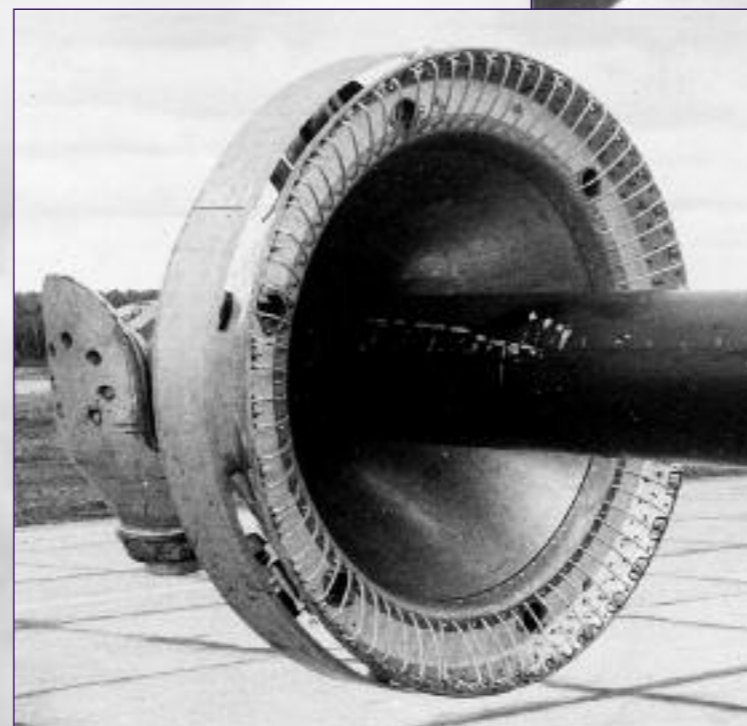
Заправка закончена, есть расцеп



После столкновения с конусом при дозаправке в воздухе



Гайворонский Е., Бандорин В.П.



Иногда конус привозили на штанге...



Дудин В.И.

этот противолодочный полк перебазировался в Североморск и встанет на передовых рубежах противолодочной защиты СССР.

1 августа 1968 года экипажи полковника Гладкова И.Ф., майора Старцева А.И. и майора Синдяева А.С. выполнили полет в Индийский океан. Взлет и посадка самолетов осуществлялись на аэродроме "Моздок", а выход в океан осуществлялся пролетом над территорией Ирана. Экипажи полковника Гладкова И.Ф. и майора Старцева А.И. произвели дозаправку самолетов топливом в воздухе и достигли точки 09°00' ю.ш., 66°20' в.д. и впервые в истории полка пересекли экватор! Экипаж майора Синдяева А.С. в этот раз дозаправку не производил и дошел только до экватора. Продолжительность полета экипажей полковника Гладкова И.Ф. и майора Старцева А.И. составила 20 часов, экипажа майора Синдяева А.С. – 16 часов 31 минуту. Этот полет был одним из подготовительных к сложным задачам, которые предстояло решать экипажам полка в Индийском океане.

Вылеты на обнаружение приводившихся в Индийском океане спускаемых аппаратов (СА) лунных автоматических кораблей "Союз-7К-Л1" вошли в историю полка, как одни из самых интересных, сложных и ответственных. Кораблями, под названиями "Зонд-4" – "Зонд-8" в рамках космической лунной программы СССР было выполнено пять беспилотных испытательных полетов, которые были должны предшествовать пилотируемому облету поверхности Луны. В четырех случаях был выполнен облет Луны. За "лунниками" охотились и американцы и были попытки после приводнения опередить советские корабли и выловить СА. Поэтому ставилась задача своевременного обнаружения спускаемых аппаратов и наведение на них кораблей подбора, она носила условное наименование "Эллис".

Участник этих событий, Дудин Валентин Иванович, заслуженный военный штурман СССР, бывший старший штурман полка, Главный штурман ВВС СФ, в своей статье "Место встречи – 60-й меридиан..." подробно описывает их:

"Стартовавшие с Байконура "лунники" после облета Луны (равно как и при взлете с ее поверхности возвращаемых модулей с образцами лунного грунта) подлетали к Земле со стороны ее южного полушария вдоль меридиана 60 град. восточной долготы. Он, ставший, по расчетам баллистиков, трассой входа лунных КА в атмосферу Земли, пролегает по акватории Индийского океана, тер-

ритории Ирана, а затем над казахстанскими просторами, где находились районы штатных посадок всех наших беспилотных и пилотируемых космических кораблей.

Однако, по этим же расчетам, первые "лунники" могли не долететь до заданных точек приземления. Войдя в плотные слои земной атмосферы немного раньше расчетного времени, вместо ожидаемого приземления они приводнились в океан.

Для их подбора в Индийском океане была развернута 8-я эскадра ВМФ. В ее состав входило до десятка экспериментальных опытовых судов (ЭОС), дооборудованных научной и радиосвязной аппаратурой, а также вертолетами палубного базирования типа Ка-25. В экипажи ЭОС входили специалисты радиопеленгации и поисково-спасательной службы.

К моменту подлета очередного "лунника" к Земле ЭОС занимали заданные точки вдоль меридиана 60 град. восточной долготы, перекрывая всю длину расчетного участка возможного приводнения – от наиболее удаленной точки в южном полушарии и до побережья Ирана.

После торможения КА в плотных слоях атмосферы на высоте 8 км приводилась в действие его парашютная система и начинал работать бортовой радиомаяк, излучавший на фиксированной частоте в УКВ-диапазоне позывные "АН", которые пеленговались с ближайшего к "луннику" корабля. Однако ограниченная дальность приема сигнала с КА – не более 200–250 км на высоте открытия парашюта, а также большое расстояние между равномерно расставленными кораблями эскадры (до 1000 км и более) не гарантировали надежного обнаружения объекта – особенно если он приводнился близко к середине участка между двумя соседними кораблями.

Кроме того, в одном из первых приводнений к месту посадки КА устремился американский эсминец. Только случайность (ночь и сильное волнение моря) не позволила ему поднять объект, считавшийся по тем временам совершенно секретным. Именно после этого эпизода 8-я эскадра была усилена боевыми кораблями и подводными лодками, а также самолетами авиации ВМФ, которые для повышения надежности обнаружения спускающегося КА к моменту открытия парашюта (и соответственно к началу радиоизлучения) находились в середине каждого интервала между кораблями поисковой эскадры. Надежность обнаружения возросла.



Гладков И.Ф.



Фото из альбома Ибрагимова З.Г.



Экипаж Гладкова И.Ф. перед вылетом на дозаправку



Плаксин Г.А., Хаяров Ю.В., Гладков И.Ф., Дудин В.И.



Самолеты-заправщики ЗМ в Кипелово



Взлет заправщика ЗМ, Энгельс



Хаяров Ю.В., Гладков И.Ф., Дудин В.И.

Ввиду огромной удаленности начального участка приводнения КА в океане для выполнения данной, без сомнения государственной важности, задачи могли быть использованы из состава военной авиации страны только самолеты максимального радиуса действия – Ту-95, способные летать с одной дозаправкой топливом до 24 ч. Они уже более десяти лет состояли на вооружении дальней авиации ВВС, экипажи имели большой опыт радиусных полетов, в том числе и с дозаправкой. Однако руководством Министерства обороны по представлению Генштаба было решено привлечь к данному заданию экипажи Ту-95 не из ВВС, а из авиации ВМФ, как целенаправленно использовавшиеся именно для полетов над морями и океанами и постоянно отрабатывавшими взаимодействие с кораблями флота.

В середине 60-х годов в составе авиации ВМФ был всего один полностью развернутый авиаполк самолетов Ту-95рц (разведчик-целеуказатель), дислоцированный на аэродроме Кипелово в районе Вологды. Полком командовал заслуженный летчик СССР Иван Гладков, выходец из дальней авиации, имевший огромный опыт полетов на Ту-95. Исключительно одаренный человек, лет-

чик, как говорится, божьей милостью, И. Гладков поставил "на крыло" весь полк, лично дав инструкторскую подготовку всему руководящему составу и многим рядовым командирам экипажей. Они уверенно летали над Атлантикой, Северным Ледовитым и Тихим океанами, а теперь им предстояло освоить и Индийский.

Из нескольких аэродромов был выбран наиболее приближенный к региону предстоящих действий. Им оказался Моздок – аэродром дальней авиации на Северном Кавказе. Затем была спланирована и успешно освоена дозаправка Ту-95рц топливом в полете от танкеров дальней авиации – самолетов ЗМ (разработки ОКБ им. В.М. Мясищева), базировавшихся на авиабазе Энгельс под Саратовом. Экипажи выполнили тренировочные полеты на максимальную продолжительность с дозаправкой топливом ночью с аэродрома Моздок по Средней Азии. Этими полетами лично руководили командующий авиацией ВМФ маршал авиации Иван Борзов и главный штурман генерал-майор авиации Евгений Кабанов.

По дипломатическим каналам был согласован с Ираном маршрут полета над его территорией на-

шими самолетами в Индийский океан и обратно-го в Моздок.

Первый реальный вылет на обнаружение возвращающегося "лунника" выполнили восемь экипажей полка во главе с И. Гладковым 21 сентября 1968 г. Экипажи взлетали слетанными парами: сначала танкер ЗМ, через 2 мин – Ту-95рц. Интервал между парами был 1 ч, а взлет головной пары, исходя из выданного времени раскрытия парашюта "лунника", рассчитан и выполнен так, что к моменту "Ч" первый Ту-95рц выходил в наиболее удаленную южную точку (до широты 13 град. южного полушария) между крайним южным и соседним с ним ЭОС. Лететь до нее было около 10 ч.

После взлета каждая пара выходила на Тбилиси и затем на Джульфу – пункт на границе с Ираном, являвшийся коридором выхода. Далее отворот влево на Тегеран и после него – через города Мешхед, Бирджанд и Захедан к побережью Индийского океана. Над берегом – начало дозаправки. К этому моменту у Ту-95рц вырабатывалось такое количество топлива, какое мог максимально отдать танкер (около 20 т), чтобы потом долететь обратно. Заправка длилась 10–12 минут. Затем расцепка, короткое "пока" по радио и уже одиночный полет над безбрежным океаном – сначала ночным, потом дневным и опять ночным. Дальней радионавигации в те времена еще не было. Весь полет – только инструментальная прокладка пройденного пути по карте – до выхода на первый, самый северный корабль цепочки ЭОС.

В первом же полете экипаж И.Ф. Гладкова, в составе которого штурманом был и автор статьи, наблюдал на всю жизнь запомнившийся малиновый след входившего в земную атмосферу "лунника". Затем слышали знакомые по тренировкам точки-тире, запеленговали район их излучения, прошли над приводнявшимся "лунником" и передали его координаты на ближайшее ЭОС. Экипаж И.Ф. Гладкова достиг тогда точки с широтой 13 03 ю. и долготой 62 21 в., продолжительность полета экипажей составила более 20 часов.

Более 10 полетов экипажи полка выполнили с Моздока в Индийский океан и обратно с дозаправкой топливом в воздухе, обеспечивая нашу "лунную" программу".

В этих вылетах участвовали экипажи Гладкова И.Ф., Бандорина В.П., Ефимова И.А., Синдяева А.С., Меленного В.С., Коробкина Н.Д., Хаярова Ю.В., Довгоказа В.Д., Флегонтова Д.Ф., Дьяченко М.И.

Завершилась эпопея с лунниками для экипажей 392 ОДРАП в 1970 году. Экипажи полковника Гладкова И.Ф., майора Довгоказа В.Д., майора Флегонтова Д.Ф., майора Дьяченко, майора Коробкина 27 октября 1970 года выполнили вылет в Индийский океан с дозаправкой топливом в воздухе для поиска СА "Зонд 8" и по наведению на него кораблей спасательного комплекса. Взлет и посадка выполнялись на АС "Энгельс". Задание было успешно выполнено, "Зонд 8" был обнаружен визуально.

Это был последний полет корабля "Союз-7К-Л1" под названием "Зонд-8". После этого лунная программа была прекращена, поскольку пилотируемый облет Луны после того, как американцы побывали на ней уже дважды, не имел смысла. Экипажи 392 ОДРАП больше в Индийский океан не летали...

Но задача дежурства по теме "Эллипс" еще долгое время стояла перед полком. При любом космическом старте подготовленные экипажи полка были готовы к вылету в Бискайский залив на случай аварийной посадки космических аппаратов.

Последними, в конце 1974 и начале 1975 года, осваивали программу дозаправки топливом в воздухе экипажи подполковника Балюкова Л.М., майора Рыкова В.А. и майора Темьяновского А.В., инструктором был подполковник Меленный В.С. Два самолета перелетели в Энгельс, аэродром базирования самолетов-заправщиков, и там уже происходило обучение по отработанной схеме. Взлетал танкер, за ним следом – Ту-95рц, на борту было сразу трое обучаемых. Обучение шло по очереди, менялись летчики, отрабатывались контакты с перекачкой топлива до 5 тонн, летели, как правило, до Урала и возвращались на аэродром Энгельс.

К обучению перекачке до 30 тонн топлива приступили, вылетая уже с базового аэродрома. Взлетев с Кипелово с полным весом, шли, вырабатывая топливо на приводную радиостанцию АС Энгельс, там происходила встреча с самолетом-заправщиком с этого аэродрома. Затем, заправившись, шли домой и уже от своего привода отправлялись на маршрут, как правило в сторону Северного полюса. Балюков Л.М. был подготовлен к инструкторским полетам ночью, Рыков В.А. – к инструкторским полетам днем, Темьяновский А.В. – подготовлен к тренировочным полетам на заправку топливом в воздухе с полной перекачкой до 30 тонн. Последний вылет на дозаправку топливом в полете был выполнен экипажем подполковника Темьяновского 11 февраля 1975 года...



Хаяров Ю.В.



Синдяев А.С.



Довгоказ В.Д.



Старцев А.И.





ПЕРВАЯ СПАСАТЕЛЬНАЯ ОПЕРАЦИЯ

В 1969 году экипажи 392 ОДРАП уже успешно выполняли целеуказание ракетным подводным лодкам в Атлантическом океане и обеспечивали стрельбы надводных кораблей Северного флота в Норвежском море.

Экипажи майора Старцева А.И. и майора Меленного В.С. впервые в истории полка выполнили полет на боевую службу в Атлантику с дозаправкой топливом в воздухе. Впервые были выполнены воздушные стрельбы по наземным целям.

20 апреля 1969 года экипажи подполковника Дубинского В.И. и майора Бандорина В.П. выполнили полет в северную Атлантику на поиск и выявление недавно спущенного на воду нового ударного авианосца США “Джон Ф. Кеннеди”, который совершал свой первый переход от восточного побережья США в Средиземное море. Экипажи действовали грамотно и уверенно, проявив при этом находчивость, выдержку и инициативу, поставленная экипажам задача была выполнена успешно.

В полку сформировался здоровый коллектив, основу которого составляли командиры экипажей, подготовленные к боевому применению днем и ночью, в простых и сложных метеоусловиях, уверенные в своих силах и в своих экипажах.

Впервые довелось участвовать экипажам полка и в спасательной операции...

18 июля 1970 года через 47 мин. после взлёта из аэропорта Кефлавик (Исландия) прекратилась связь с экипажем самолета Ан-22. “Антей” летел с гуманитарным грузом в Лиму, столицу Перу, где произошло сильное землетрясение. В аэропорт назначения самолет не прибыл, связь с ним так и не была восстановлена, и стало ясно, что произошла катастрофа.

Начались тщательные и продолжительные поиски в районе предполагаемого падения Ан-22. В поисковой операции были задействованы советские и иностранные морские корабли и суда, авиация. Личный состав 392 ОДРАП принимал в этой операции самое активное участие. С 20 июля по 13 августа на поиски летали все боеготовые экипажи полка. Одна за другой взлетали пары самолетов Ту-95рц с аэродромов Оленья и Кипелово сменяя друг друга в районе поиска. В случае необходимости был предусмотрен вариант посадки Ту-95рц на аэродроме Кефлавик (Исландия). Всего на выполнение задач поиска было выполнено 72 самолетовылета, общий налет в полку за этот период составил 964 часа.

После длительных поисков на водной поверхности были обнаружены имеющие плавучесть фрагменты самолёта Ан-22, что подтвердило факт катастрофы и гибели экипажа.



Авианосец ВМС США Джон Ф. Кеннеди



Палубный истребитель F-4 Фантом с авианосца Джон Ф. Кеннеди



1969 год. Кипелово. Командиры 392 ОДРАП

Слева направо, сидят: Качигин В.Б., Довгоказ В.Д., Данилов В.М., Грузин В.В., Голованов И.Е., Дьяченко М.И.

Слева направо, стоят: Хадарцев А.З., Голышев М.М., Некипелов А.А., Меленный В.С., Растяпин А.Г., Синдяев А.С., Рябов В.А., Коробкин Н.Д., Гладков И.Ф., Галушко В.Д., Круглов В.И., Балашов В.И., Хаяров Ю.В., Старцев А.И., Бандорин В.П., Морозов В.Н.

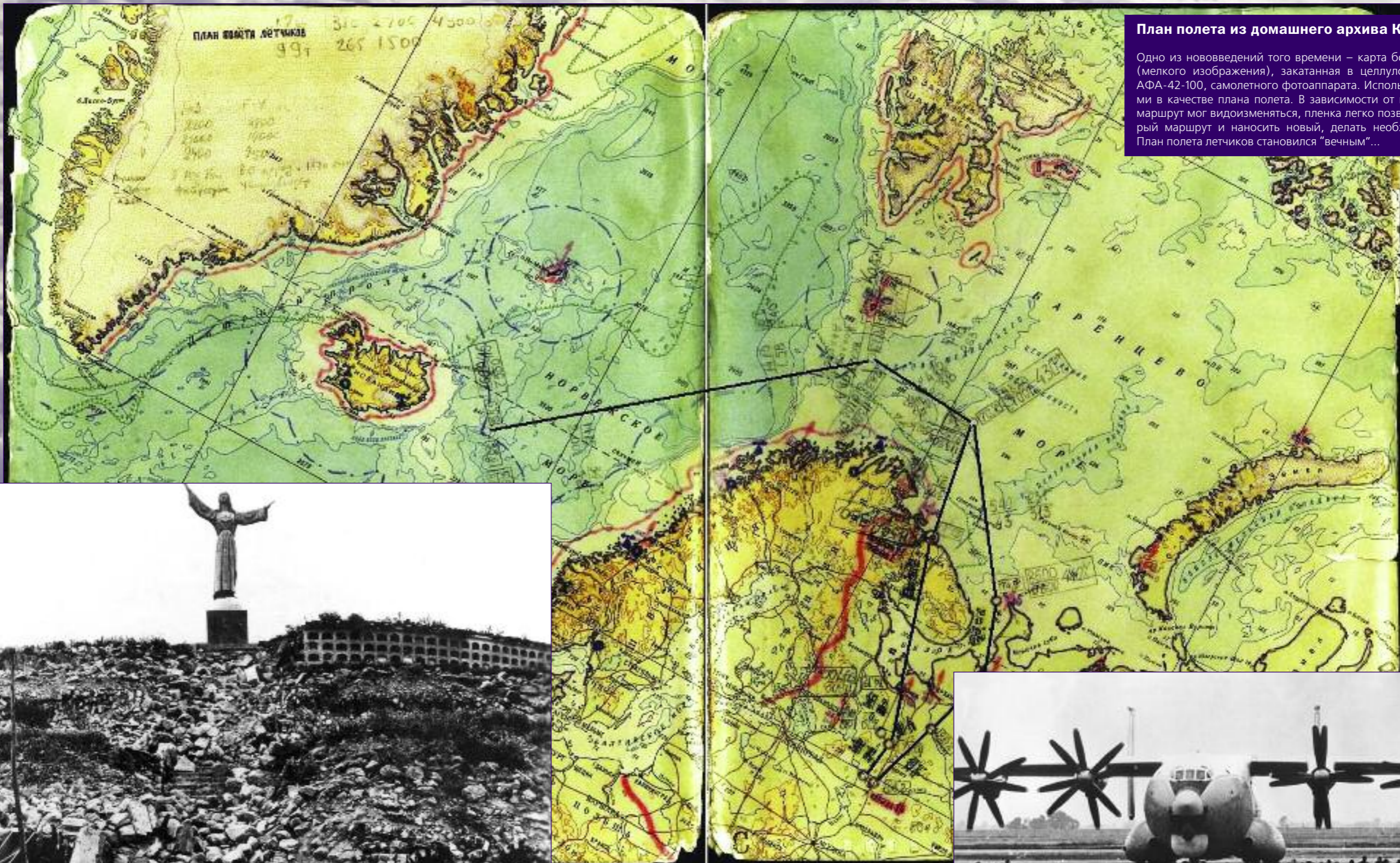
В опубликованном сообщении ТАСС говорилось: “18 июля с.г. около 14.45 по Гринвичу в районе Северной Атлантики была потеряна связь с советским самолётом Ан-22 (“Антей”), бортовой № 09303, вылетевшим с аэродрома Кефлавик (Исландия) в Перу. Ни на один из аэродромов трассы указанный самолёт не прибыл. В результате проводимых поисков советскими самолётами и кораблями установлено, что Ан-22 потерпел катастрофу. Находившиеся на нем члены экипажа и сотрудники госпиталя в количестве 22 человек погибли”

В декабре этого же года в Индии произошла катастрофа еще одного Ан-22. В результате расследования этой катастрофы была найдена наиболее вероятная причина падения и самолета возле Ис-

ландии. Это был конструктивно-производственный дефект лопастей винта.

Одна из неофициальных версий будущей катастрофы экипажа командира эскадрильи Растяпина А.Г. будет тоже, потом связана с винтами...

В полк продолжала поступать новая авиационная техника, и к концу 1969 года в нем уже насчитывалось 28 самолетов Ту-95рц. Самолетам присваивались бортовые номера, которые были двузначными и наносились черной краской на створки передней стойки шасси. До 1969 года в 392 ОДРАП бортовые номера самолетов начинались с “0” (01, 02, 03, 06 и т.д.). В 1969 году все самолеты получили номера, начинающиеся с цифр 1, 2, 3, первая цифра бортового номера самолета стала обозначать принадлежность к авиационной эскадрилье.



План полета из домашнего архива Колобова В.К.
Одно из нововведений того времени – карта большого масштаба (мелкого изображения), закатанная в целлулоидную пленку от АФА-42-100, самолетного фотоаппарата. Использовалась летчиками в качестве плана полета. В зависимости от полетного задания маршрут мог видоизменяться, пленка легко позволяла стирать старый маршрут и наносить новый, делать необходимые пометки. План полета летчиков становился “вечным”...



Статуя Иисуса Христа в городе Юнгай, Перу, июнь 1970 года. Единственное сохранившееся сооружение в городе.



Ан-22 “Антей” с гуманитарным грузом в аэропорту Лимы, столицы Перу



“ОКЕАН”. ЗДРАВСТВУЙ, ОСТРОВ СВОБОДЫ!

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

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

15 апреля экипажи полковника Гладкова И.Ф., подполковников Хаярова Ю.В., Бандорина В.П., майоров Старцева А.И., Меленного В.С., Флегонтова Д.Ф., Синдяева А.С., Довгоказа В.Д. выполнили групповой полет на воздушную разведку в Атлантический океан. Восемь самолётов Ту-95рц

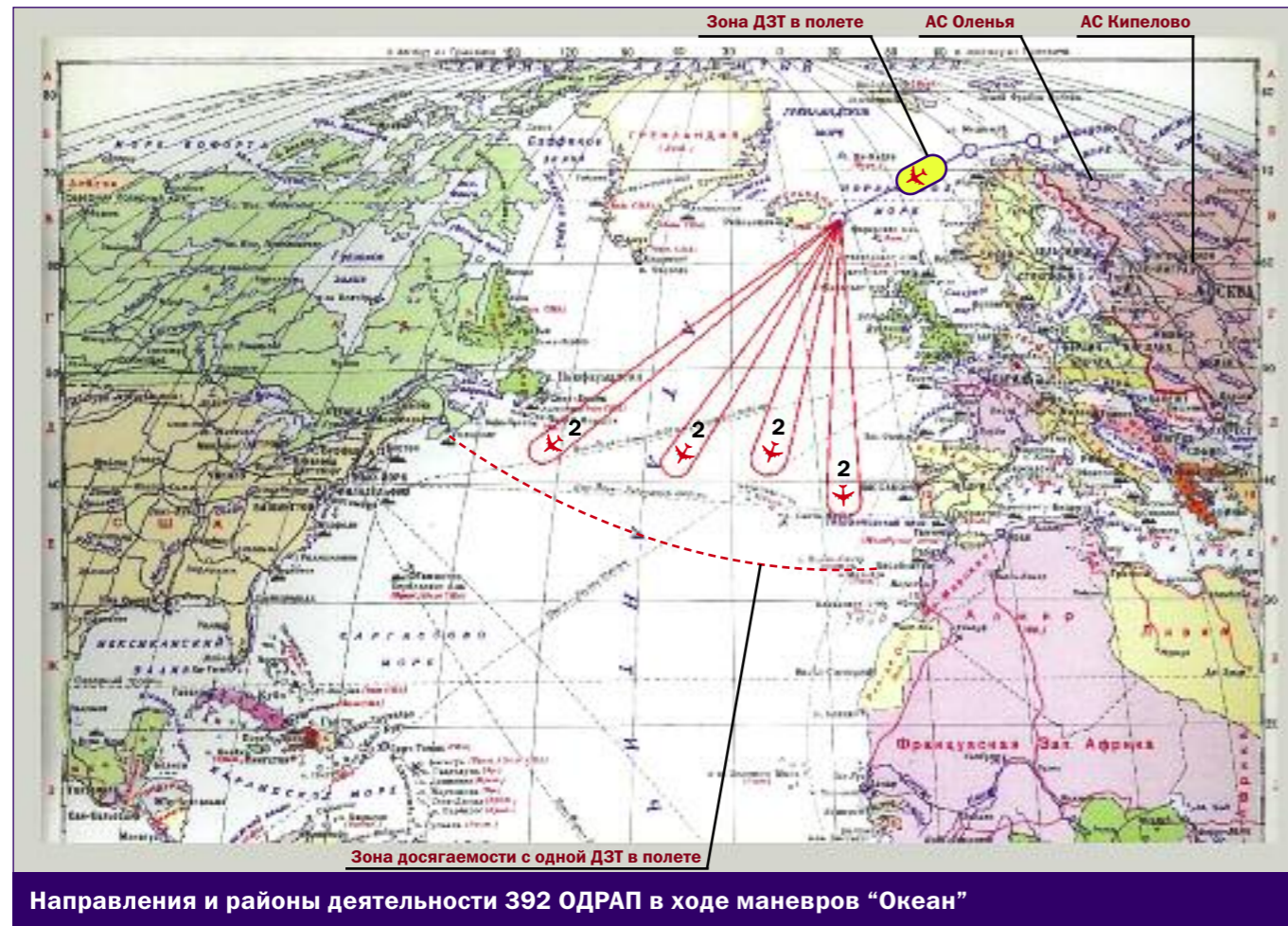
с дозаправкой в воздухе на маршрутах в виде расходящегося веера произвели одновременное вскрытие надводной обстановки в Норвежском море и Атлантическом океане до рубежа Новая Шотландия – Канарские острова. Максимальная продолжительность полета составила 22 час. 30 мин., взлет и посадка выполнялись на аэродром Оленья. Разведчики успешно решили свою задачу, вовремя обнаружив силы “южных”.

Военный журналист, подполковник Л. Чуйко в своей статье по названию “Бой начинается с разведки”, опубликованной в книге “Океан”, маневры Военно-морского флота СССР, проведенные в апреле-мае 1970 г. (под общей редакцией контр-адмирала Шабликова Н.И., Воениздат, 1970г.) так описал этот вылет:

“Пока на оперативных картах нанесено очень мало сведений. Трудно осмысливать бой, располагая такими мизерными данными. Выиграть сражение без достаточных сведений о противостоящей стороне, прикидкой на глазок сегодня невозможно.

- Бой начинается с разведки, – сказали еще в штабе.

Я видел, как на практике решалась эта оперативно-тактическая формула. Прежде всего, те надводные корабли и подводные лодки, которых сигнал о начале “боевых действий” застал в океанах, во время походов, получили задание обследовать с разведывательной целью свои районы: не появился ли “противник”.



Направления и районы деятельности 392 ОДРАП в ходе маневров “Океан”

Но прямо скажем, возможности их скромные по сравнению с теми, которыми обладает морская авиация, вооруженная мощным радиотехническим оборудованием. Судите сами. Район действия сил флотов имеет в глубину много тысяч километров. От Гренландии до южного тропика. В самом узком месте, между Южной Америкой и Африкой, больше трех тысяч! Осмотреть такую громадную площадь в короткое время могут пока только разведчики на крыльях. Заочно знакомлюсь с офицерами, которые совершают полеты в Атлантику. Благо здесь, на командном пункте, их знают очень хорошо. Полковник Иван Федорович Гладков, заслуженный военный летчик СССР, одним из первых начал полеты в Атлантику. Большой мастер. Смелости, выдержке, летному искусству учатся у него подчиненные. Два ордена, полученные в мирное время, украшают грудь этого командира.

Под стать командиру и его подчиненные — подполковник В. Бандорин, майоры В. Синдяев, В. Довгоказ и другие товарищи, которых командир взял с собой на ответственное задание. У

всех у них высшая летная квалификация. Такая же выучка и у остальных членов экипажей штурманов, операторов, радистов. “Я не знаю такого океана, — сказал о них командующий, — над которым они не летали бы на предыдущих учениях. Заправляются с воздушных танкеров и днем, и ночью. Стальные люди. Могут работать в полете сутки...”

Вскоре я и сам убедился, что данная им оценка несколько не завышена. В центральных районах Атлантики с разведывательными целями действовала группа, возглавляемая полковником Гладковым, в северной части океана экипажи военного летчика первого класса подполковника В. Петрущенко и других. По всем параметрам решаемую ими задачу можно назвать разведывательной операцией в глубоком тылу “южных”.

Находясь на командном пункте, видя, как по голубому полю океана перемещаются боевые машины Гладкова и Петрущенко, испытываешь гордость за нашу могучую Родину. Какова у нас техника и как стесненно должен чувствовать себя “противник” даже в безбрежных океанских водах!



Комсомольское собрание 392 одрп перед предстоящими маневрами “Океан”



Маневры “Океан”

Министр обороны СССР Маршал Советского Союза Гречко А.А. и начальник Главного политического управления Советской Армии и Военно-Морского Флота генерал армии Епишев А.А. наблюдают за ходом учений



Командование маневров “Океан”



Маневры “Океан”. Доклад командованию об обстановке на театре учений.

На командном пункте пришло время “пик”: уже несколько часов разведчики в пути, за боевой работой. Они следуют курсом в Атлантику.

Район этот считается в апреле благоприятным для полетов. Но прямо скажем, благоприятным его называют определенно с натяжкой. Заполярье есть Заполярье. Весна здесь – как раз такое время, когда преобладают погодные фронты с мощной облачностью и снегопадами.

Вот и сейчас от старшего группы Гладкова пришла радиограмма: самолеты идут навстречу мощному облачному фронту, просьба разрешить заправиться раньше и отправить танкеры в базу.

Генерал вызвал синоптика. Офицер пришел с метеорологическими картами, разложил их на столе. Командующий беглым взглядом скользнул по рисованным листам и понял: дальше по маршруту погода еще хуже. Верхний край облаков высокий. На этом эшелоне кораблям держаться рядом с танкерами будет трудно.

На светоплане командного пункта воздушные корабли, как перелетные гуси, растянулись цепочкой: впереди разведчик, а чуть поодаль, – “летающий склад” горючего. Тоже деталь времени: тылы все больше стремятся иметь собственные крылья. Подчиненные полковника Гладкова – большие мастера. У каждого на счету сотни заправок.

- Волевой закалке этих разведчиков, – рассказывал позже офицер штаба, – может позавидовать любой авиатор. Смотрите...

Офицер указал карандашом на карту, где экипажи вели разведку несколько часов. Линия маршрута одной пары кораблей дала несколько зигзагов.

- Это Синдяев и Довгоказ. Настырные разведчики. Раз “противник” в Атлантике не просматривается, они решили заглянуть локаторами туда, где “южные” их меньше всего ждут. Вот и вертелись здесь, пока не разобрались, в чем дело...

Этот разговор с офицером штаба я вспомнил на следующий день, когда выяснилось, что на долю Синдяева и Довгоказа приходится больше трети обнаруженных в океане целей. Как говорится, на хорошего ловца и зверь бежит.

В характере воздушного разведчика – больше молчать, ко всему прислушиваться и много думать. И если не держать, как говорится, язык за зубами, “противник” тебя обнаружит в два счета. И предпримет соответствующий контрманевр. Вот почему разведчики действовали самостоятельно, а не обращались за советами, без нужды не выходили на связь.

К чести “южных” заметим, что своими действиями они принесли немало хлопот “северным”. Я видел, как напряженно размышляли над картой офицеры штаба, командующий. “Где же “противник”? Скрывается под водой? Может быть. Но почему не видно надводных кораблей?.. Если силы “южных” пройдут между Европой и Африкой, на боевые рубежи они выйдут тогда-то. А если они покажутся между другими материками?..”



Английский истребитель “Лайтнинг” F.Мк 6 сопровождает Ту-95РЦ во время учений “Океан”. Апрель 1970 года.



Над простором...



Мысли свои офицеры и генералы высказывали вслух. Монологи эти вызывают удивление. Не столько аналитическими подробностями, сколько простотой суждения о вещах не совсем привычных. Слушая их служебный разговор, невольно думаешь: “Да, тесен становится земной шар!”

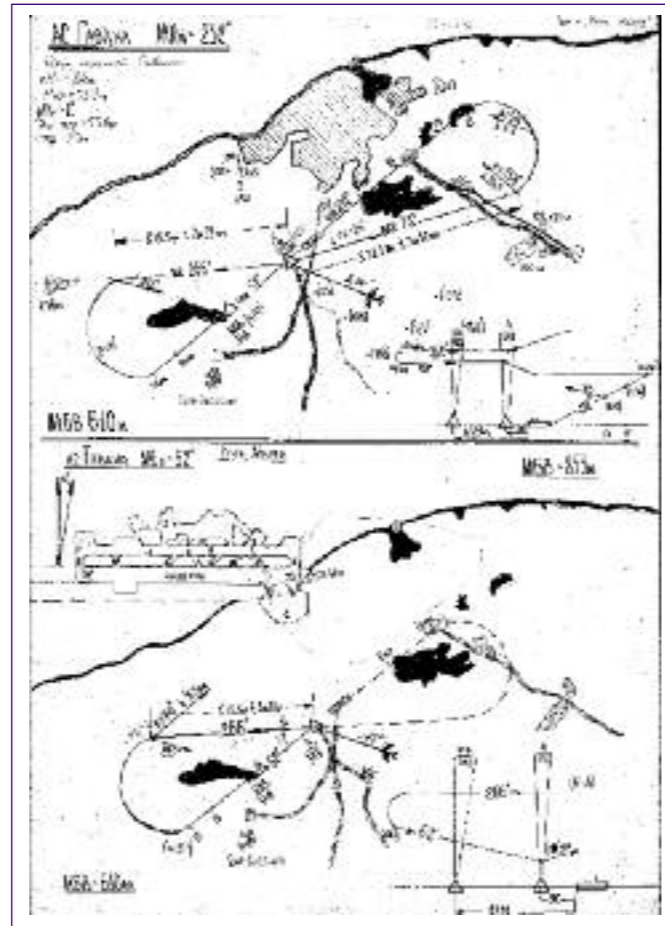
Вернулись разведчики. Каждый из них прошел многие тысячи километров. Расстояние немалое. Экипажи “высветили” локаторами весь театр, на котором должны столкнуться основные силы “южных” и “северных”.

(Л. Чуйко, 1970 год)

18 апреля 1970 г., продолжая участвовать в учениях, экипажи полковника Гладкова И.Ф. (п.к.к. Грузин В.В., шт. кор. Круглов В.И., шт. опер. Кашин Л.И., б/т Вартанов М.Т., ст. ВСР Гырдымов В.А., СБД Баранов, КОУ Дьяконов Н.) и майора Старцева А.И. (п.к.к. Иванов В.И., шт. кор. Зудилин А.И., шт. опер. Смаль К.К., б/т Кухтин В.Г., ст. ВСР Арсеньев В.И.) выполнили перелёт через Атлантику с посадкой на кубинском аэродроме Хосе-Марти, выполнив попутную воздушную разведку. 21 апреля был выполнен обратный перелет. Это было самое первое знакомство 392 ОДРАП с Островом Свободы. Сегодня это звучит просто и обыденно: “впервые выполнили перелет”..., в реальности – это был тяжелый, изнурительный перелет через Атлантику, с ее непредсказуемой погодой, сложной ветровой обстановкой, и посадкой на незнакомом аэродроме на непривычно узкую полосу в непривычных климатических условиях.

Кроме того, нельзя забывать, что холодная война и гонка вооружений продолжались, и что после Карибского кризиса это был первый открытый визит советских стратегических самолетов на Кубу, прямо в так называемое “подбрюшье” США. Это был не просто перелет... Проверялась реакция США на предоставление Кубой своих аэродромов для стратегических советских самолетов, однотипных с самолетами-носителями ядерного оружия. Скорее всего, именно с этой целью в планы первых послевоенных глобальных военно-морских маневров “Океан” было включено использование самолетов Ту-95рц из состава 392

ОДРАП аэродромов Кубы. И хотя открытой реакции американцев на это событие не было, надо понимать, что все же это было рискованное предприятие, которое могло расцениваться ими, как нарушение послекризисных договоренностей 1962 года по Карибскому бассейну со всеми вытекающими последствиями...



И еще одна немаловажная деталь.... Все первые вылеты на Кубу и обратно технический состав, обеспечивающий подготовку самолетов, перелетал на боевых бортах, вместе с летными экипажами. На каждом самолете в дополнение к летным экипажам находилось по четыре специалиста-техника. Была сформирована группа из восьми

технических специалистов, каждый из которых отвечал за подготовку самолетов не только по своей основной специальности, но и брал на себя дополнительные обязанности специалиста другой службы. В нее входили: Гнедой В.И., Шабалин В.А., Бочаров Г.Н., Макаров В., Лаптеев А., Савоськин К.И. Обязанности старшего техника са-



Флаг и герб Республики Куба



Впереди ВПП Сан-Антонио



Выход на Батабано



На посадочном курсе



Аэродром Сан-Антонио, места стоянок



Члены и летного и технического состава. Во втором ряду третий слева – майор Гнедой В.И.

молета возлагались на бортинженера, участвовали в подготовке к вылету и другие специалисты летного экипажа. В результате обеспечивалась подготовка самолетов по всем специальностям.

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

Хотя все вылеты были качественно обеспечены, длительно такое положение продолжаться не могло, надо было думать о перспективе и безопасности выполнения полетов. Поэтому в 1971 году техническая группа отправлялась на Кубу уже Аэрофлотом, а затем в полку появился свой самолет Ту-114, но об этом уже в отдельной главе...

Редко где упоминается, но при первом перелете, на конечном этапе полета на Кубу, в экипаже Старцева А.И. произошел случай, который сегодня воспринимается уже с улыбкой, а тогда заставил поволноваться многих. Дело в том, что километрах в 15 от планового аэродрома посадки, гражданского международного аэропорта имени Хосе Марти, рядом с городком Сан-Антонио-де-лос-Баньос находится военный аэродром. И курсы посадки у них отличаются всего на пару градусов, что на глаз даже трудно заметить. Поэтому и получилось так, что самолет ведущего, Гладкова И.Ф., сел в Хосе Марти, а самолет Старцева А.И. мягко приземлился на аэродроме Сан-Антонио. Ведь селились на Кубе впервые! Срулив с полосы, и увидев, вместо торжественной встречи, вооруженных кубинских бойцов, в экипаже поняли: что-то не так... И только когда штурман экипажа Зудилин А.И. среди набравших кубинских летчиков увидел однокашника по Монинской академии и тепло пообщался с ним, тот хорошо знал русский язык, все встало на свои места. Оставалось исправить ситуацию...

Экипаж запустил от аккумуляторов один из внутренних двигателей, за ним запустил другой внутренний, вырулил на полосу, запустил крайние



Знакомство с мачете и мачетеро, апрель 1970 г.



В русской деревне, апрель 1970 г.



Кашин Л.И. с кубинским летчиком Хосе, Сан-Антонио, декабрь 1970 г.



Сан-Антонио, возле летной столовой



Сан-Антонию, декабрь 1970 г.



Сан-Антонио, декабрь 1970 г.



Сан-Антонио, декабрь 1970 г.



На аэродроме



Дружеское общение, декабрь 1970 г.



Обед в летной столовой в Сан-Антонио

двигатели и взлетел. Через 15–20 минут самолет ведомого тепло встречали уже в аэропорту имени Хосе Марти кубинцы и переволновавшиеся однополчане. Впоследствии аэродром в Сан-Антонио стал для разведчиков и противолодочников основным на Кубе и оставался им до 90-го года.

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

Завершил свое участие в учениях “Океан” 392 ОДРАП 5 мая 1970 года вылетом тактической группы (ведущий полковник Гладков И.Ф.) в Индийский океан. Взлет и посадка производились с аэродрома Кипелово. Экипажи вышли на аэро-

дром Энгельс, где к ним присоединились самолеты-заправщики ЗМ, группа взяла курс на Ашхабад, далее на Мешхед (Иран), Бирдженд и Захедан. Над территорией Ирана была выполнена дозаправка топливом, танкеры повернули на свой аэродром, а самолеты Ту-95рц продолжили выполнение задания. В этот раз экипажи за экватор не ходили, в назначенное время они вышли в заданный район Индийского океана, установили связь с отрядом боевых кораблей Тихоокеанского флота, выполнили для них сеанс целеуказания. Перед уходом из района целеуказания, экипажи прошли на малой высоте над флагманским БПК по просьбе моряков, вызвав бурю эмоций последних. Обратным маршрутом экипажи вернулись на свой аэродром базирования, продолжительность этого полета составила тогда 18 часов 10 минут.



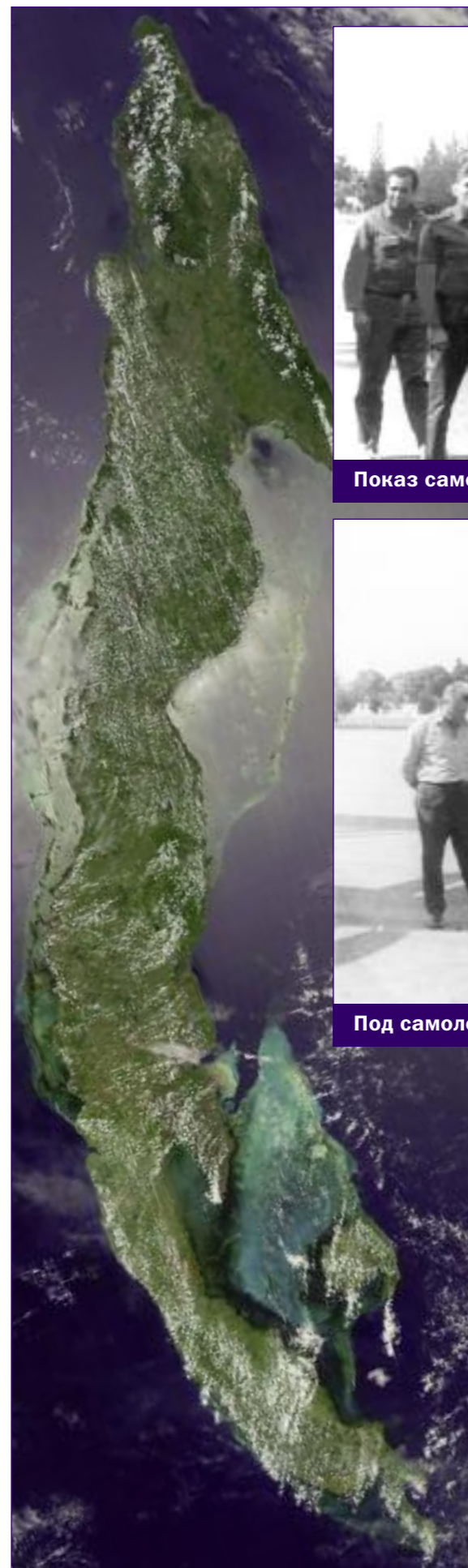
На аэродроме Хосе Марти



Осмотр экспонатов авиационного музея, декабрь 1970 г.



Головлев Ю.Ф., Кухтин В.Г., Азаренков В.Е., Гавана, декабрь 1970 г.



Показ самолетов Раулю Кастро



Под самолетом



Рауль Кастро, Гладков И.Ф.



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

За период учений в полку было выполнено 85 самолетовылетов для решения задач воздушной разведки и целеуказания, полк с честью выдержал проверку и показал высокий уровень подготовки своего летного и инженерно-технического состава. Работа экипажей 392 ОДРАП на учениях “Океан” в 1970 году была очень высоко оценена командованием ВМФ СССР. В память об участии в маневрах “Океан” участникам были вручены памятные знаки “За дальний поход. Океан” и они были награждены юбилейной медалью “В ознаменование 100-летия со дня рождения В. И. Ленина” с надписью “За воинскую доблесть”.

3 декабря 1970 года экипажи майора Довгоказ В.Д. (инструктор и старший группы полковник Гладков И.Ф.) и майора Флегонтова Д.Ф. выполнили еще один полет на воздушную разведку с посадкой на аэродроме Хосе-Марти (Куба). Этот полет уже не был связан с учениями и стал началом нового этапа боевой деятельности экипажей 392 ОДРАП, предполагающего регулярное использование зарубежных аэродромов для вылетов на воздушную разведку и вскрытие надводной обстановки в районах Западной и Центральной Атлантики. 8 декабря экипажи перелетели в Со-

юз. Всего в 1970 году было выполнено 16 самолетовылетов с использованием аэродромов Кубы.

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

Потом был праздничный обед с жареным поросенком, тостами за процветание советско-кубинской дружбы, общение, обмен мнениями, фотографирование на память.

На аэродроме Хосе Марти, в свою очередь, были организованы показы наших самолетов руководству республики Куба, кубинским летчикам, представителям посольств, военным атташе дружественных стран. Дважды, в апреле и декабре 1970 года, самолеты демонстрировали Раулю Кастро, министру обороны Кубы. Он приезжал вместе с командующими родами войск республики, все гости с большим интересом знакомились с самолетами, выражая свое восхищение советской авиационной техникой и мужеством советских летчиков.



К-8

Началу учений “Океан”, в апреле 1970 года, предшествовало и трагическое событие в Бискайском заливе, о котором в силу определенных обстоятельств официально стало известно только в 90-х годах. Экипажам 392 ОДРАП довелось принимать участие в поиске потерявшей связь атомной подводной лодки К-8, проекта 627А.

Подводная лодка К-8, возвращавшаяся с боевой службы из Средиземного моря должна была принять участие в учениях, изображая подводную лодку вероятного противника, осуществляющую прорыв к берегам Советского Союза.

При всплытии 8 апреля на сеанс связи, на лодке произошел пожар, в огне погибло 15 человек. Сработала аварийная защита реактора. Была объявлена “Аварийная тревога”, и лодка всплыла в надводное положение – отсеки загерметизировали, началась борьба за живучесть корабля.

В течение 8–10 апреля ПЛ находилась в дрейфе, без хода, без радиосвязи, с выведенной из действия ГЭУ и поврежденной силовой электросетью, с использованными средствами индивидуальной защиты и израсходованным запасом воздуха. Отсеки ПЛ были загазованы, а кормовые отсеки были затоплены забортной водой. Все попытки связаться со штабом флота и доложить об аварии успеха не имели. Лишь 10 апреля к лодке подошло болгарское судно “Авиор”, с которого и

удалось доложить о случившемся. Началась эвакуация экипажа.

Попытки дальнейшей борьбы за живучесть лодки ни к чему не привели, разыгравшийся шторм не позволил другим подошедшим кораблям взять лодку на буксир.

В 6 часов 13 минут 12 апреля К-8 затонула на глубине 4 680 метров в Бискайском заливе. Погибло пятьдесят два человека, семьдесят три спаслись. Гибель АПЛ “К-8” стала первой крупной катастрофой в истории отечественного атомного флота.

10 апреля, с утра, в полку прошла постановка задачи на учения “Океан”. А вечером пришло задание на вылет, как в таких случаях бывает, неожиданно... Срочно комплектуются экипажи командира отряда Рябова В.А. (штурман Кучменко В.А.) и командира экипажа Голованова И.Е. (штурман Тютюнник В.Н.), готовится вылет на утро 11 апреля. Времени в обрез, в очень короткий срок проводится необходимая подготовка, и экипажи отправляются на отдых.

Утром, на предполетных указаниях, доводится краткая информация: не вышла на связь атомная подводная лодка, дан предполагаемый район её местонахождения в Бискайском заливе, позывные. Необходимо выйти в район, найти, связаться с нею, уточнить ситуацию и доложить по дальней связи на КП флота.

Взлетев в назначенное время, пара взяла курс на Север. Задание было чрезвычайно ответственным, члены экипажей это понимали... При подходе к Бискайскому заливу приступили к началу поиска. Ближе к Гибралтару, практически в районе выданных на указаниях координат обнаружили радиолокационные засветки и установили связь. Топлива у каждого из экипажей было только на одно снижение... Первым на выявление в заданном районе снизился ведущий. Низкая облачность, около 200 метров, штормовая погода на море не позволили ему визуально выявить цели. О том, что

цели где-то рядом свидетельствовала активность базовой патрульной авиации США, самолеты "Орион" постоянно были рядом в воздухе.

Поменялись местами, теперь на снижение пошел экипаж Голованова И.Е. Штурман экипажа, Тютюнник В.Н., четко вывел самолет на цель, гражданское судно пыталось буксировать лодку. Успели выполнить фотосъемку и сразу же по остатку топлива пошли в набор и на возврат. Доложили о выполнении задания на КП флота. Снимки подводной лодки после посадки немедленно были отправлены в Москву.



Начальник штаба полка Мугатаров Х.А., Евстигнеев С.Т., Рябов В.А., Бандорин В.П., Растяпин А.Г.



Гладков И.Ф., Голованов И.Е. под самолетом



Руление на предварительный старт с курсом 351



Самолет базовой патрульной авиации Р-3 "Орион" из Кефлавика сопровождает Ту-95рц



АПЛ К-8



К-8 после всплытия в аварийном режиме. Фотография сделана с борта американского патрульного самолета.



Памятник командиру АПЛ К-8 Герою Советского Союза капитану 2-го ранга Бессонову В.Б.



Памятник экипажу АПЛ К-8



Тренировка групповой слетанности экипажей
Некипелова А.А., Бандорина В.П., Грузина В.В. 02.07.1970 г.



Тренировка групповой слетанности экипажей
Степаненко Н.Н., Рябова В.А., Хадарцева А.З. 02.07.1970 г.



Полет в плотном строю

В конце июня 1970 года полку была поставлена задача по тренировке групповой слетанности экипажей в плотном, парадном строю. Предполагалось участие 392 ОДРАП в воздушном параде. Сейчас уже трудно вспомнить или установить, предполагалось участие в параде, посвященном Дню ВМФ СССР или Дню Воздушного Флота СССР, да это уже и не имеет значения. Летчики 392 ОДРАП выполняли и более сложные задачи! Групповую слетанность отрабатывали над аэродромом, на высоте 300 метров. Сначала летали парами, затем начали тренироваться в полетах тройками самолетов. По свидетельствам очевидцев, коровы переставали доиться и прятались в лесу, женщины с детьми убегали на поляну, так как находиться в квартире при пролете тройки на такой высоте было невозможно.

Такая подготовка длилась не более месяца, затем эти полеты были прекращены – то ли парад отменили, то ли участие в нем именно Ту-95рц оказалось не предусмотрено, но больше в полку плотными строями не летали.



ПАМЯТЬ О КУБЕ

Полёты на Кубу, начало которым было положено в апреле 1970 года, теперь стали производиться ежегодно. Интенсивность их была разной, в зависимости от обстановки на Атлантическом ТВД. Вылеты первых тактических групп осуществлялись только на Кубу и с Кубы домой, с ведением попутной воздушной разведки, а в дальнейшем, начиная с 1972 года, с аэродромов Кубы тактические группы за одну командировку делали по несколько вылетов на воздушную разведку в район между восточным побережьем США и Бермудскими островами, в Мексиканский залив, в Карибское море и в Центральную Атлантику, в район Пуэрто-Рико и Малых Антильских островов. Освоение полетов на боевую службу с использованием аэродромов дружественной нам республики Куба очень существенно расширило возможности полка по ведению ВР в акватории Атлантического океана. Выросла эффективность воздушной разведки, без контроля со стороны самолетов Ту-95рц уже не проходило ни одно учение ВМС США и стран НАТО.

Так, благодаря присутствию самолетов Ту-95рц на Кубе, стало возможным обнаружение в Западной Атлантике сразу двух авианосных ударных групп, совершающих переход от берегов Америки в район Норвежского моря для участия в учениях НАТО “Стронг Экспресс-72”. За обеими группами в течение двух суток вели наблюдение самолёты Ту-95рц, вылетающие с кубинского аэродро-

ма, а затем его продолжили самолёты-разведчики авиации СФ с базовых аэродромов на Кольском полуострове. Всего было выполнено 48 самолетовылетов, обнаружены и выявлены все боевые корабли стран НАТО, участвовавшие в этих учениях.

Появилась уверенность, что любое выдвижение авианосных группировок к нашим границам незамеченным не пройдет.

Полеты на Кубу вплоть до 1990 года будут регулярными, аэродромы Кубы “Хосе Марти” и “Сан-Антонио” будут освоены большинством экипажей полка, и за всю историю части с использованием этих аэродромов будет выполнено 756 полетов на ВР, будет выполнено несколько посадок и на аэродром “Ольгин”. Подобные полеты отличались высокой степенью сложности, требовали хорошей физической и психологической подготовки экипажей, устойчивых профессиональных навыков.

Трудно передать чувства, которые испытываешь, спускаясь после многочасового перелета по трапу самолета на другом конце земного шара. Усталость, удовлетворение от удачно выполненного полета, радость встречи с Кубой, свой интерес к другому миру и интерес к себе со стороны кубинцев. На порядок повышается статус экипажа и самолета, появляется ощущение своей особой значимости, как представителя Великой Державы, выполняющего благородную миссию в отрыве от нее.

Первое время, при полетах на Кубу, члены экипажей брали с собой форму, и выходили из самолета уже переодетыми, в тужурках и фуражках. В обязательном порядке везли с собой на самолетах государственные флаги СССР. Зарулив на стоянку и выключив двигатели, вывешивали государственные флаги СССР наружу через форточку, тем самым, объявляя самолет частью территории СССР. Флаг висел на борту самолета во время стоянки постоянно.

В дальнейшем стали отступать от жестких норм. Сначала разрешили ходить в форме, но уже без тужурок, в одних кремовых рубашках. Затем отменили и саму форму. Перед выходом из самолета передевались в гражданскую одежду, а летные комбинезоны, куртки, фуражки оставляли на борту самолета. Флаги с собой уже не возили, чувствовали себя уверенно и спокойно. В обязательном порядке по прилету вручали встречающей группе кубинцев подарки и памятные сувениры, привозимые с собой. Кубинцы, вплотную работающие с экипажами, очень быстро стали друзьями, взаимопонимание с ними было полное. Прощание с Кубой всегда было трогательным. Провожаящие, в знак своей дружбы и признательности и в память о совместной работе, вручали каждому члену экипажа небольшой, но значимый подарок. И сейчас, у многих одраповцев, побывавших на Острове Свободы, в память о кубинских друзьях дома на почетном месте бережно хранятся открытки, вымпелы, значки, фотографии, гравюры и рисунки, различные ручные поделки и сувениры.



Борт 35, Куба, Сан-Антонио



Бычков А.Ф., Матвеев М.В., Гордеев К.Е., Дубинский В.И. Гавана, 1972 год.



Экипаж м-ра Баранова А.Т., Куба, аэродром Хосе Марти, 1971 год



1978 г. Благодарственная грамота.



Экипаж Рыкова В.А., инструктор Балюков Л.М.



Экипаж Симачева Г.Н. Куба, поздравление с прилетом.

Транзитным экипажам, которые летали в последующем из Союза в Анголу и затем следовали через Гавану обратно, из-за дефицита времени, как правило, удавалось побывать только на чудесном пляже Санта-Мари, и полюбоваться отдельными достопримечательностями Гаваны из окна туристического автобуса во время поездки на этот пляж. Иногда им удавалось посетить какой-нибудь музей.

Прилетавшей следом для работы непосредственно на Кубе паре экипажей, в этом отношении везло больше. Для них заранее планировались различные экскурсионные поездки, были разработаны и рекомендованы специальные маршруты для осмотра достопримечательностей Гаваны. Разумеется, все это проводилось без ущерба для основной задачи командировки, в свободное от подготовки к полетам экипажей и авиатехники время. С одной стороны это было обычное знакомство с Кубой, этой жемчужиной Карибского бассейна, а с другой стороны — все было до банальности просто.... Во время поездок на экскурсии все люди были вместе, организованы, находились под непосредственным контролем командиров и политработников, и под коллективным контролем. Личного времени после плановых мероприятий оставалось мало, и это не позволяло расслабляться...

В любом случае каждая командировка оставляла массу впечатлений и воспоминаний, а Гавана, этот живописный город с уникальной и разнообразной по стилям архитектурой, многовековой историей, музеями и памятниками, сохранилась в памяти у авиаторов на всю жизнь.



Маннанов Р.Н. АС Хосе-Марти.



Возле отеля "Amistad FAR"



У Гаванского Капитолия



Пинар-дель-Рио



Гавана, музей Революции



Набережная Гаваны



Гавана, район Касабланка – Nuevo Vedado



Знаменитый Гаванский университет



Плайя Хирон



Набережная Малекон, вид на крепость Эль Морро



В музее Революции



Район Касабланка



Поездка по старой Гаване

Еще больше везло техническим группам обслуживания и подготовки самолетов, они обеспечивали транзитный перелет пары самолетов в Анголу и обратно, а также вылеты на ВР пары самолетов, прилетевших для работы на Кубе. Прилетали на Кубу они первыми, транспортным бортом, улетали последними, и времени на знакомство с Гаваной и ее окрестностями у них было значительно больше, чем у членов всех летных экипажей.

Кубинские друзья с большим уважением относились к авиаторам, и старались обеспечить им хорошие бытовые условия и полноценный отдых. В свой первый прилет на Кубу гости были размещены в так называемой “Русской деревне”, в небольших уютных домиках на 3–4 человека. В дальнейшем летные экипажи и техников размещали как в современных отелях Гаваны, так и в отдельных виллах в районе Nuevo Vedado, знакомом нам больше как Касабланка, традиционном для проживания русских специалистов. Все, без исключения, посещали русский клуб “Чайка” возле речки Альмендарес, чтобы посмотреть русские фильмы, выпить с друзьями бутылку-другую прохладного пива. Многие, наверное, помнят до сих пор добрую и улыбчивую кубинку Нэнси, которая заботливо присматривала за бытом и порядком на виллах у летчиков и техников. А когда в том же районе, на месте старого автопарка, был построен прекрасный комфортабельный отель, получивший символическое название “AMISTAD” – “ДРУЖБА” (иногда мы его называли “AMISTAD FAR” – “ДРУЖБА АРМИЙ”), экипажи стали постоянно жить в нем.



Фото на память



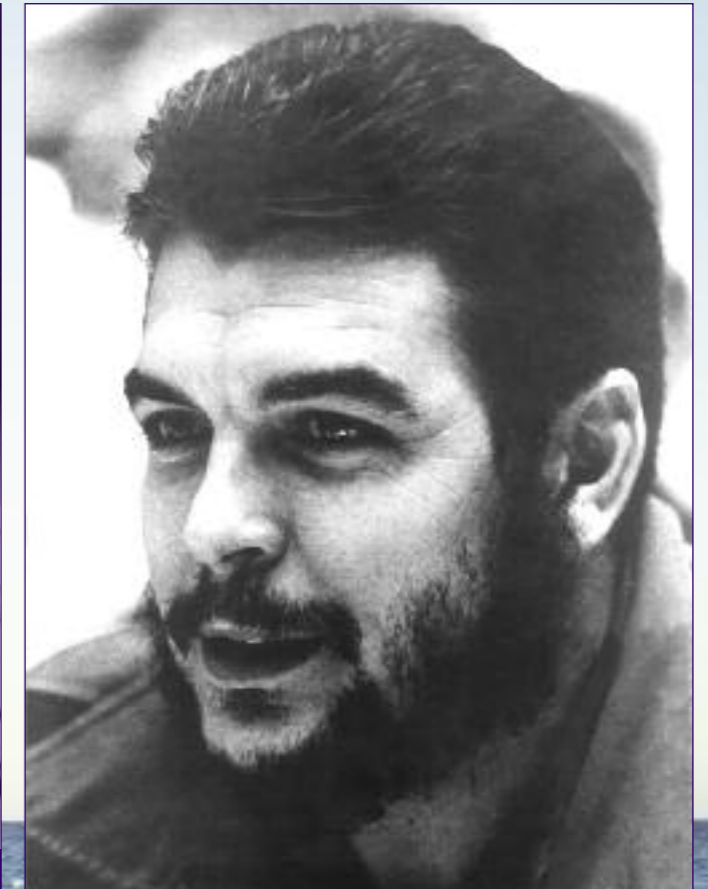
На пляже Santa Maria. Уже подружился...



Полицией можно было любоваться. Особенно восхищали сапоги со шпорами!



Рафаэль Маркус, представитель ПВО и ВВС Кубы по работе с экипажами 392 ОДРАП



Эрнесто Рафаэль Гевара Линч де ла Серна, легендарный Че Гевара. Портрет, подаренный на Кубе.



Фото на память



Группа технического состава возле отеля "Амистад"



Темьяновский А.В., Иванов В.И., Корнилов Ю.П. Гостиница "Амистад".



Вид из гостиницы "Амистад"



Гавана. В зоопарке.



Вилла, Гавана, Куба...



У памятника дон Кихоту, май 1983 года



Касабланка, вид с балкона виллы



Гостевая карта гостиницы "Амистад" – единственный документ, носимый при себе



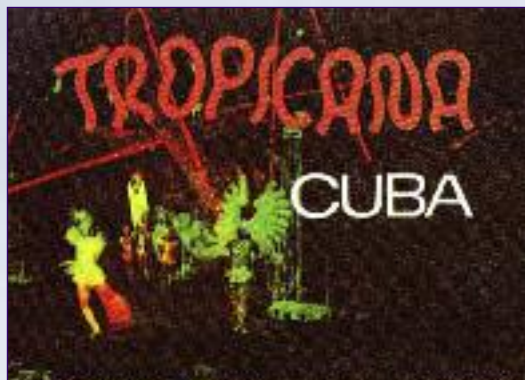
Вилла Рерита, Гавана. Домоправительница Нэнси с дочерью Марией.



Одна из вилл для проживания одраповцев, район Касабланка



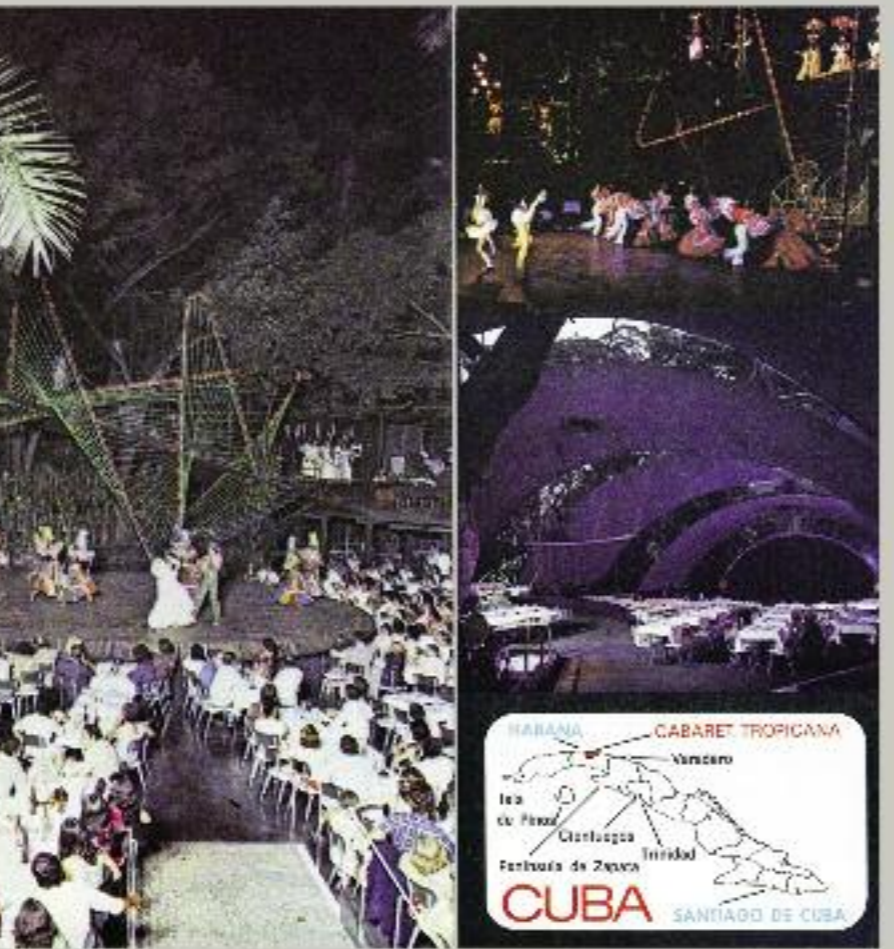
Вилла "Ла Геррадура"



Буклет "Тропикана", 1978 год



Краснодубов В.А., пальма, Гавана, Куба, 1978 год...



Разворот буклета "Тропикана", 1978 год



Будущее Кубы



Пляж Гуанабо



Круглов В.И. и Хаяров Ю.В. Гавана, апрель 1970 года.



Экипажи Горшкова Н.В., Воробьева В.В., старший группы – Темьяновский А.В. на мемориале. Вместе с экипажами на фото советские космонавты Лазарев В.Г., Шаталов В.А., Рождественский В.И., Артюхин Ю.П. Гавана, 1984 год.

Вообще о кубинских друзьях всегда вспоминается с теплотой и любовью. С ними было легко и просто в общении, сразу же появлялась взаимная симпатия и сердечность, при необходимости они всегда готовы были оказать помощь.

Одна из отличительных черт любого кубинца — чувство ритма, пристрастие к музыке и танцам, и скорее всего, — это врожденное. Когда на автобусной остановке из маленького радиоприемника в чьих-то руках начинали доноситься звуки характерной кубинской музыки, надо было видеть, как менялись рядом стоящие люди, ожидающие автобус. Улыбка озаряла лица, начинали сиять глаза, и непроизвольно, слегка, начинали двигаться в ритме музыки их тела... Дома, в Союзе, такое было трудно увидеть!

Наверное, каждый из нас, посещавших Кубу, мечтал побывать на шоу знаменитого кабаре “Тропикана”, самого знаменитого во всей Латинской Америке.

Кабаре появилось в 1939 году и уже к 50-м годам приобрело большую известность и популярность, а после кубинской революции стало одной из главных достопримечательностей Кубы. Шоу проходило под открытым небом, среди пальм и других тропических деревьев, в нем участвовало более 200 артистов и музыкантов. Основа шоу — ритмичная музыка, песни, зажигающие танцы фигуристых красавиц в ярких нарядах. В кабаре “Тропикана” довелось побывать не всем одраповцам, но те, кто там был, запомнят “Тропикану”. Яркое, феерическое представление никого не оставляло равнодушным!



Меленный В.С. В едином строю...



Экипаж майора Манина Ю.Ф.
Индийская деревня, Куба, март 1976 г.



Куба. Индийская деревня.
Дёшин Б.Н. с членами летного и технического экипажей.



Овсянников В.И.
Гостиница “Амистад”.



Члены экипажей Иванова В.И. и Корнилова Ю.П.
1979 год, Гавана, поход в зоопарк.



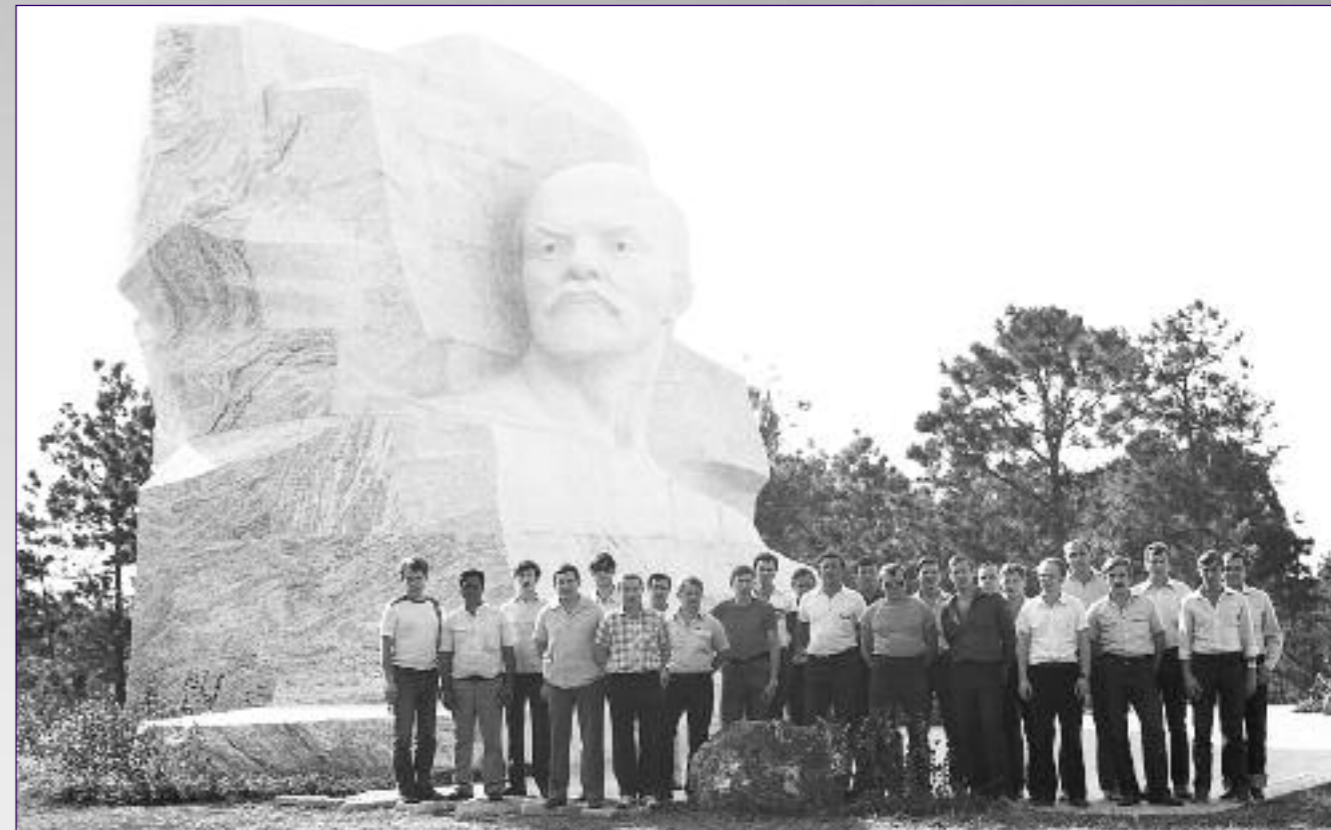
Вид нам Гавану из крепости Эль Морро



Монумент Хосе Марти на площади Революции



Внутренний дворик дворца генерал-губернаторов



Монумент в парке им. В.И.Ленина, Гавана



В музее Революции



Харитонов О.Н., зам. командира полка. Парк Ленина.



Сергеев К.В.
В парке им. В.И. Ленина можно было на несколько минут стать ковбоем.



Возле домика Хемингуэя



Малышев А.П. в музее Наполеона



На воинском мемориале

Было много еще разнообразных экскурсий и знакомств... Многим запомнилась нам Куба, но больше всего она запомнилась радушием и гостеприимством кубинских друзей!

Во время командировки каждая побывавшая на Кубе группа посещала мемориальный комплекс, посвященный советским воинам-интернационалистам, расположенный недалеко от автострады Гавана-Сан-Антонио-де-Лос-Баньос, чтобы отдать дань памяти советским воинам, погибшим на Кубе.

Этот мемориал с Вечным огнем был открыт в день 60-летия Советских вооруженных Сил в феврале 1978 года как символ нерушимой друж-

бы, которая объединяет народы двух стран. В основание памятника заложена капсула, а на бронзовой плите, под которой она находится, на русском и испанском языках высечена надпись: "Обращение к потомкам. Заложено 23.02.1978 года. Раскрыть в день 150-летия Советских Вооруженных Сил 23.02.2028 года". Тогда никто и подумать не мог, что всего через 13 с половиной лет все изменится..., изменятся и взаимоотношения двух наших стран. Но наша память до сих пор хранит яркие воспоминания о гордом и свободолюбивом кубинском народе, о встречах с Гаваной, о взаимной и искренней дружбе с кубинскими товарищами.



Последний визит экипажей 392 ОДРАП на Кубу. На мемориале. Февраль 1990 года.



Памятная плита





РОКОВОЙ 71-й

В августе 1970 года с аэродрома Кипелово на маршрут взлетела пара самолетов Ту-95рц, ведущим был экипаж Хадарцева Ахболата Зелимхановича на самолете с бортовым номером 32. После пролета ИПМ, в районе населенного пункта Вожега, при наборе высоты, на самолете ведущего произошло разрушение редуктора, отделение и падение на землю винтов 1 двигателя вместе с редуктором. Получил повреждение и второй двигатель. Полетное задание было прекращено, экипажи развернулись на свой аэродром. Ведомый слил топливо и сел первым. Экипажу Хадарцева А.З. пришлось вырабатывать топливо. Высочайшая выдержка и мастерство помогли экипажу произвести посадку на своем аэродроме. Начальник штаба авиации Северного Флота, Герой Советского Союза, генерал-майор авиации Василий Иванович Минаков, человек, прошедший войну и знающий цену мужества, сравнил тогда действия экипажа Хадарцева А.З. с подвигом, равным боевому.

Майор Хадарцев А.З. был удостоен ордена Боевого Красного Знамени, штурман экипажа Кузнецов В.И. и бортинженер Мясников Б.Ф. — ордена

Красной Звезды, правый летчик Корнилов Ю.П. и штурман-оператор Позин В.В. награждены медалью “За боевые заслуги”.

Роковым для полка стал 1971 год, предпосылки к летным происшествиям, происшествия на грани катастроф, и катастрофы следовали одна за другой...

15 января в авиационной катастрофе погиб экипаж командира авиационной эскадрильи подполковника Растяпина А.Г. Катастрофа произошла в Баренцевом море, при выполнении полета на целеуказание подводной лодке. Экипаж Хаярова Ю.В. (штурман Гордеев К.Е.) в этом полете был ведущим, экипаж Растяпина А.Г. — ведомым. Пара в заданное время прибыла в район целеуказания, заняла эшелоны 9000—9300 метров и приступила к работе. Через 4 часа 22 минуты полёта, при следовании на береговую черту, в 50 км от острова Кильдин, ведомый сообщил по внешней связи о возникновении пожара на 1-й силовой установке и о том, что пожар ликвидирован, винты зафлюгированы. Через 7 минут после возникновения пожара самолёт резко развернулся влево и перешёл на снижение. Командир экипажа доложил,



Федотово, июль 1970 года.
Командование полка с молодыми офицерами.

Из командования на фото: п/п-к Старцев А.И., п/п-к Меленный В.С., п-к Гладков И.Ф., п/п-к Хватов Н.В., п/п-к Бандорин В.П., м-р Синдяев А.С., м-р Евстигнеев С.Т.



После награждения.

Сидят Хадарцев А.З., Флегонтов Д.Ф., Голованов И.Е.
Стоят Позин В.В., Кузнецов В.И., Мясников Б.Д., Корнилов Ю.П.



Хадарцев А.З. за штурвалом Ту-95рц



Смотрится...!

что самолёт падает. В режиме снижения с вертикальной скоростью 8–10 м/сек. самолёт столкнулся с водой и затонул. Покинуть самолет никто не смог. В составе экипажа погибли:

- командир 1-й эскадрильи подполковник **Растяпин Алексей Григорьевич**
- помощник командира экипажа капитан **Дьячко Пётр Акимович**
- штурман 1-й эскадрильи майор **Бабкин Иван Игнатьевич**
- 2-й штурман старший лейтенант **Ямалутдинов Рафхат Мухамеджанович**
- штурман-оператор лейтенант **Осипов Алексей Алексеевич**
- старший борттехник капитан **Михайлов Евгений Николаевич**
- начальник связи 1-й эскадрильи капитан **Кириченко Леонид Иванович**
- оператор РТР капитан **Шаталов Геннадий Андреевич**
- оператор РТР лейтенант **Фёдоров Пётр Терентьевич**
- старший бортовой оператор старшина св/сл **Пинчук Владимир Остапович**
- оператор РР старшина св/сл **Пилогин Николай Иванович**
- КОУ, начальник ВОТП 1-й эскадрильи капитан **Пичугин Владислав Александрович.**

Погиб экипаж одного из самых опытных летчиков в полку, которого в летной среде любовно называли “Дедом”. По воспоминаниям сослуживцев, он говорил: “Я стар и опытен, я никогда не погибну”. Но, по-видимому, в воздухе сложилась ситуация, когда опыт уже не имел никакого значения. А покидание самолета Ту-95рц из-за ряда конструктивных причин было довольно сложным делом и скорее всего невозможным, особенно в быстротечной ситуации. Об этом знали все, но сам самолет считался очень надежным, поэтому о несовершенстве системы аварийного покидания самолета говорить было как-то не принято.

Точная причина катастрофы не была установлена, большая глубина в месте падения самолета не позволила поднять самолетные средства объективного контроля. Наиболее вероятной причиной катастрофы явился обрыв лопастей 1-й силовой установки с последующим повреждением и пожаром 2-й силовой установки, в результате которого полёт самолета и его пилотирование стали невозможными.

Еще долго при возвращении с маршрута, при выходе на остров Кильдин, экипажи подворачивали влево, к месту падения экипажа Растяпина и салютовали ему сигнальными ракетами.



Алексей Григорьевич Растяпин



Растяпин А.Г. с матросами первой эскадрильи, 1970 год

Печально могло закончиться и столкновение пары наших самолетов Ту-95рц в воздухе в мае 1971 года. Экипажи капитанов Балюкова Л.М. (штурман Дудник И.И.) и Новикова А.В. (штурман Боголепов Р.А.) выполняли полет на целеуказание. После целеуказания отрабатывалась стрельба по воздушным целям, при этом, ведущий с ведомым менялись местами в боевом порядке. При перестроении, когда самолет Новикова А.В. был внизу и выходил вперед, и произошло столкновение. Последствия его были крайне серьезными, и только по счастливой случайности не произошло катастрофы.

На самолете Балюкова Л.М. сразу был выведен из строя второй двигатель, его винты прошли по килю самолета Новикова А.В. Осколки попали в винты первого двигателя, в результате чего возникла тряска, и его пришлось тоже выключить. К счастью, воздушные винты обоих двигателей нормально зафлюгировались. Экипаж вынужден был продолжать полет, производить заход на посадку и посадку с двумя остановленными с одной стороны двигателями.

На самолете Новикова А.В. поврежденными оказались законцовка киля и около метра верхней части руля поворота. С правой стороны руль высоты фактически был вырван от края стабилизатора вплоть до триммера руля высоты. Но экипажу Новикова А.В. тоже повезло. Несмотря на столь серьезные повреждения хвостового оперения самолета, он не потерял управляемость. Оба экипажа благополучно сели на ближайший аэродром Североморск-1.

Уже через день прилетела техническая группа и приступила к ремонту самолетов. В её составе были Крафт В., Агафонов Г., Кузнецов Ю., Камагоров А. Кроме них прилетели специалисты ТЭЧ по самолету и двигателю. В их числе были Кармадинов В., Рылин А., Шестаков В. На самолете Балюкова достаточно быстро заменили двигатели, обтекатель антенны РЛС и он перелетел в Кипелово. С самолетом Новикова было сложнее, пришлось снимать стабилизатор, рули и отправлять их на завод. Когда они пришли восстановленными обратно с завода, пришлось их ставить, нивелировать... Самолет в Кипелово перегонял в ноябре месяце Меленный В.С.

Балюков Леонид Митрофанович через два-три года становится командиром авиационной эскадрильи, а впоследствии заместителем командира полка по безопасности полетов. Новиков Анато-

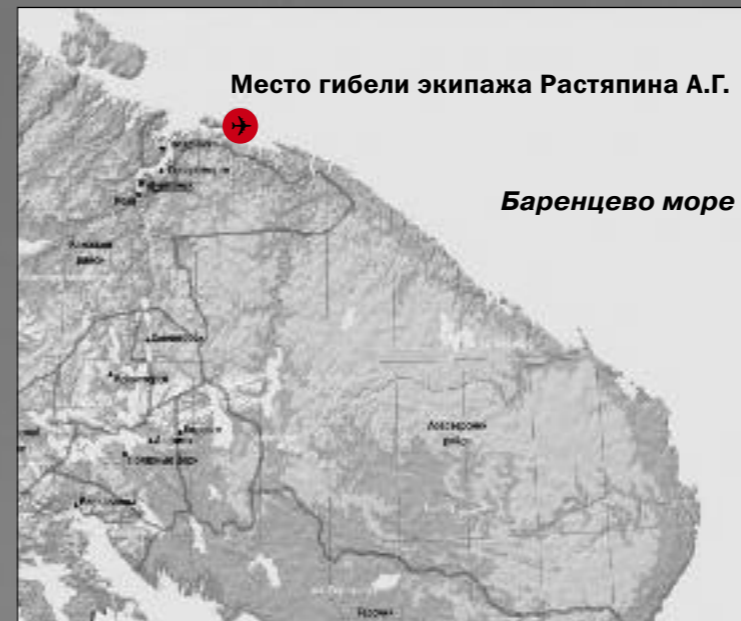
лий Васильевич продолжил службу начальником ПДС полка.

22 мая в гарнизонном Доме офицеров с летным и инженерно-техническим составом частей гарнизона проводился разбор последних случаев аварий, катастроф и предпосылок к летным происшествиям. Проводил его лично Командующий авиацией ВМФ СССР маршал авиации Борзов И.И., присутствовало все командование авиации Северного Флота.

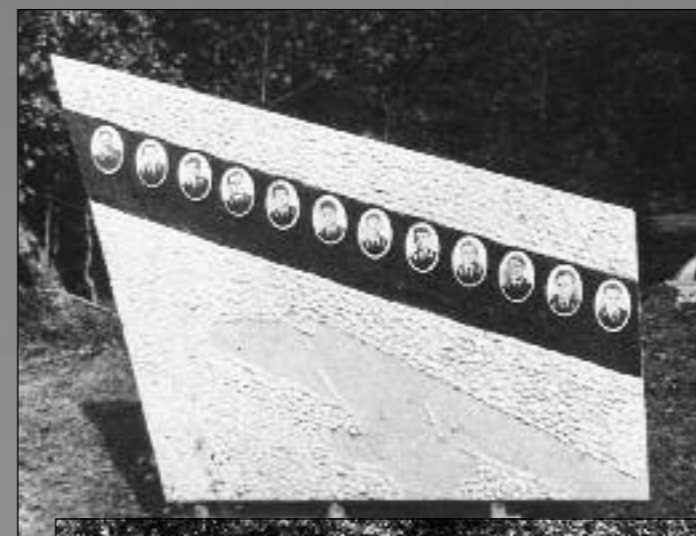
Именно во время проведения этого разбора случилась еще одна предпосылка к летному происшествию. Накануне, после выполнения полетного задания по теме "Эллипс", экипаж командира отряда Голованова И.Е. осуществил по погоде посадку на запасном аэродроме Энгельс. Теперь он перелетал домой, в Кипелово. Во время перелета, над густонаселенной местностью в районе города Кирова, на самолете произошло самопроизвольное выключение сразу трех двигателей. Благодаря мужеству и сильным волевым качествам командира, грамотной работе бортинженера, выдержке экипажа, с нескольких попыток удалось запустить еще один двигатель. Полет, заход на посадку и посадка были благополучно осуществлены на двух работающих (2-м и 4-м) двигателях на свой аэродром, самолет и экипаж не пострадали. Этот случай еще больше накалил психологическую обстановку в полку и гарнизоне. Совещание в Доме офицеров завершилось по горячим следам разбором этого летного происшествия. Выводы командования по нему были жесткими..., но как иногда бывало – поспешными и не до конца объективными. Теперь, по прошествии времени, можно уверенно говорить, что экипаж Голованова И.Е и лично сам командир спасли самолет и избежали трагических последствий, они достойны уважения.

31 августа 1971 года подводный ракетносец "К-411", впервые оснащенный специальной опытной аппаратурой обнаружения полыней и разводий во льду, достиг района Северного полюса. В течение нескольких часов корабль маневрировал в поисках полыньи, однако из двух обнаруженных ни одна не оказалась пригодной для всплытия, и лодка вынуждена была вернуться к кромке льдов для встречи с ожидавшим ее ледоколом.

Из-за плохой проходимости радиоволн подводная лодка длительное время не могла выйти на связь с командованием флота. Пара экипажей 392 ОДРАП срочно готовится к вылету в район лодки,



Открытие памятника экипажу Растяпина А.Г. на мемориале в Федотово 18 августа 1971 года. Возле стеллы – Гладков И.Ф.



командир полка принимает решение лететь со своим экипажем в качестве ведущего. 2 сентября в 19 часов 30 минут с аэродрома Кипелово взлетели экипажи полковника Гладкова И.Ф. и майора Флегонтова Д.Ф. (штурман Кашин Л.И.).

По прибытии экипажей в заданный район связь с подводной лодкой была установлена, а информация, полученная с нее, передана на КП флота. Задание было выполнено, и пара получила с КП команду возвращаться на аэродром базирования.

3 сентября в 0 час. 30 мин самолеты были уже в районе аэродрома. Принимал экипажи в качестве руководителя полетов подполковник Меленный В.С., заместитель командира 392 ОДРАП по летной подготовке. С целью скорейшей выработки топлива он дал команду экипажу Гладкова И.Ф. на снижение с 4200 м до 1200 м, а экипажу Флегантова Д.Ф. с 4500 м до 1500 м. Экипажи вырабатывали топливо на заданных эшелонах полетом "по большой коробочке".

В процессе выработки топлива до посадочного веса видимость стала резко ухудшаться, аэродром закрыло туманом. Руководитель полетов принял решение отправить самолеты на запасной аэродром, доложил об этом полковнику Гладкову И.Ф. Одновременно с этим он разрешил полковнику Гладкову выполнить два прохода на высоте круга 400 метров.

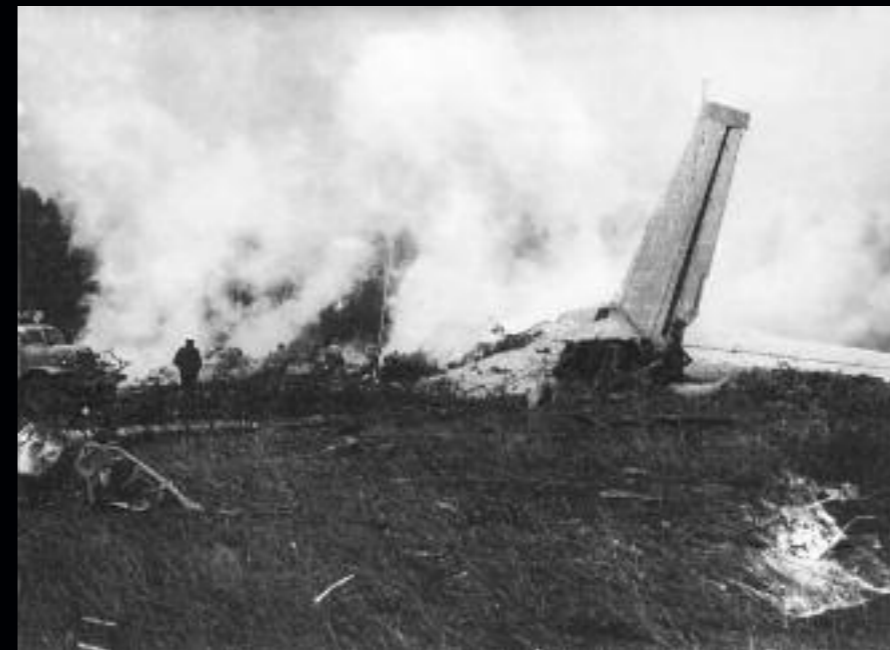
Примерно в 4:00 руководитель полетов дал команду экипажу Флегонтова о наборе эшелона 7000 м. Экипаж Гладкова И.Ф. в это время находился в районе третьего разворота. Командир экипажа запросил разрешение сделать еще один проход над аэродромом с целью доразведки погоды и получил разрешение. Выполнив четвертый разворот, он вышел на посадочный курс и начал снижение по глиссаде. Вне видимости земли произошло преждевременное снижение на посадочном курсе. Самолет зацепился за деревья, упал в 960 метрах от ВПП, разрушился и сгорел.



Гладков Иван Федорович



Галеев В.И., Флегонтов Д.Ф. Подготовка к полету.





В городке Федотово траур



Командование флота и авиации в траурной процессии...



В катастрофе 3 сентября 1971 года в составе экипажа погибли:

- командир 392 ОДРАП, Заслуженный военный летчик СССР полковник **Гладков Иван Федорович**
- помощник командира корабля лейтенант **Домашнев Юрий Владимирович**
- старший штурман 392 ОДРАП, Заслуженный военный штурман СССР подполковник **Круглов Виталий Иванович**
- штурман-оператор старший лейтенант **Пеньковский Василий Дмитриевич**
- бортинженер капитан **Додонов Валентин Иосифович**
- бортинженер-инструктор капитан **Галайко Иван Семенович**
- оператор радиотехнической разведки старший лейтенант **Хазов Юрий Николаевич**
- старший воздушный стрелок-радист старшина **Карев Валентин Александрович**
- старший бортовой оператор старшина **Крицкий Иван Федосеевич**
- оператор радиоразведки старший лейтенант **Григорьев Станислав Моисеевич**
- командир огневых установок старший сержант **Сорокин Андрей Андреевич**.

Погиб экипаж самого опытного в полку летчика, командира...



Траурный митинг...



Время скорби...



Через 40 лет...

Из-за следующих одного за другим летных происшествий, в части и гарнизоне сложилась непростая морально-психологическая обстановка. Последняя катастрофа больно “ударила” по тому, что было с таким трудом создано и наработано за восемь лет существования полка. Тем не менее, по окончании траурных мероприятий полк продолжил свою деятельность.

*Опять на третье сентября дожди.
Опять на третье сентября туман.
А мы ушли, погоде вопреки
В единственный наш Пятый Океан.
Когда туман, тогда обман.
Мы думали, прогнозы врут.
Когда над полосой туман,
Тогда посадок не дают.*

*И кто из нас, совсем не рисковал?
Ведь ради дела, никому назло.
Он сотню раз туманы пробивал
И только раз ему не повезло.
Ведомый видел вспышку на земле.
Об этом он спокойно доложил.
Потом уже на “запасной” летел,
Сквозь слезы на посадку заходил.*

*Когда туман, всегда обман.
Всех обманувшие живут.
Над нашей Родиной туман,
И нам посадки не дают.*

Заки Ибрагимов



Памятный крест на месте падения экипажа Гладкова И.Ф.



Блистер – устанавливаемый на фюзеляже полый обтекаемый выступ из оптически прозрачного материала для обеспечения членам экипажа необходимого обзора. У самолета Ту-95рц блистер воздушного стрелка-радиста распложен наверху фюзеляжа позади кабины пилотов сразу за держателями антенн.

БЛИСТЕР

Катастрофа экипажа полковника Гладкова повлекла за собой серьезные кадровые изменения в составе командования полка. Подполковник Меленный В.С. назначается с понижением командиром эскадрильи, подполковник Старцев А.И. становится вместо него заместителем командира полка по летной подготовке. В конце октября 1971 года, командиром полка назначается полковник Дубинский Владимир Иванович, с августа 1969 года возглавлявший соседний противолодочный полк.

Готовятся к плановому увольнению в запас, выслужившие длительные сроки и написавшие рапорта об увольнении задолго до событий сентября 1971 года, заместитель командира полка подполковник Хаяров Юрий Викентьевич и начальник штаба полка подполковник Мугатаров Халит Адыевич.

Вместо Хаярова Ю.В. заместителем командира полка назначается подполковник Филоненко Григорий Емельянович, бывший начальник ЛИС (летно-испытательной станции) Николаевского авиаремонтного завода. Филоненко Г.Е. планово переводился в Кипелово, в июле-августе 1971 года он уже прошел практическое переучивание на самолет Ту-95рц непосредственно у Гладкова И.Ф.

Начальником штаба полка назначается майор Козлов Владимир Петрович, служивший до этого начальником разведки полка.

Продолжается плановая летно-тактическая подготовка, к этому времени в полку было сформировано много молодых летных экипажей, требовалось срочно вводить их в строй.

Не снижается интенсивность выполнения полетов на боевую службу. В октябре-ноябре 1971 года экипажи подполковника Синдяева А.С. и майора Баранова А.Т. выполняют несколько ранее запланированных вылетов на воздушную разведку с посадкой на аэродроме Хосе Марти (Куба).

Год подходил к концу, казалось, что полоса неудач и происшествий в полку заканчивается, ...но в экипаже подполковника Меленного В.С. происходит предпосылка к летному происшествию, которая едва не заканчивается гибелью одного из членов экипажа.

Вечером, 11 ноября 1971 года пара экипажей 392 ОДРАП возвращалась из длительного полета над водами Атлантики. Ведущим группы, на самолете под бортовым номером 28, был экипаж подполковника Меленного В.С. Погода в Кипелово не радовала, да и остаток топлива был уже на пределе, с КП авиации пришла команда: посадка в Североморске-1. Команда была выполнена, и пара Ту-95рц благополучно села на аэродром, с которого когда-то начиналась история разведывательного полка. Самолеты закатили на стоянку, закрыли и сдали под охрану, экипажи отправились на положенный после радиусного полета отдых.

На следующий день, еще до обеда, на самолете Ан-12 прилетели из Кипелово техники, приступили к послеполетной и предварительной подготовке. Перелет домой запланировали на утро 13-го ноября.

Взлетели по плану, около 11 часов утра, эшелон отхода набирали над аэродромом взлета. Вот здесь в экипаже Меленного В.С., на самолете № 28, и произошла нештатная ситуация, о которой долго

потом рассказывали летчики во многих авиационных гарнизонах, случай этот описывали в газетах. Члены экипажа проявили тогда мужество и выдержку, высокий профессионализм, спасая жизнь своего товарища.

Когда высота уже перевалила за 8000 метров, произошла внезапная разгерметизация передней кабины самолета. Раздался сильный хлопок, кабина наполнилась дымкой и пылью, в неё резко ворвался шум от двигателей, заморгали лампочки сигнализирующие о разгерметизации, сработала звуковая сигнализация. Организм каждого из членов экипажа тоже среагировал, дышать сразу стало тяжелее.

Командир дал четкую команду подтянуть кислородные маски, перевел самолет на снижение. Правый летчик, а это был тогда капитан Бобров А.М., помогал командиру пилотировать самолет.

Летчики на секунду оглянулись назад, в проход, ...и обомлели! Место радиста, обязанности которого в этом полете исполнял заместитель начальника связи полка капитан Арсеньев Вячеслав Викторович, так называемый “трон” под прозрачным колпаком-блистером, на котором он восседал только что, было полупустым...! В его кресле были только ноги в лётных демисезонных сапогах, запутавшиеся в привязных ремнях, само тело было где-то там наверху... Как потом оказалось: верхний блистер – большой колпак из плекса прямо над головой радиста внезапно вырвало, и последнего, из-за резкого сброса перепада давления из кабины в атмосферу, просто “высосало” из самолета. Спасли его именно сапоги с их жесткой колодкой, носками зацепившиеся за привязные ремни от кресла. Всю одежду, и верхнюю и нижнюю, выше пояса с радиста сорвало полностью, остался только форменный галстук на металлической застежке, который развернулся по полету, врезавшись резинкой в шею. Само тело было распластано по фюзеляжу самолета.

Запросили у руководителя экстренный заход на посадку, по его команде начали строить заход со снижением.

Сидевшие рядом члены экипажа, оператор СБД, второй штурман и оператор РТР немедленно бросились на помощь Арсеньеву... Высота была уже менее 7 000 метров, давление в кабине и за бортом почти выровнялось, и хотя наддув от двигателей работал хорошо, большой тяги воздуха из кабины уже не было. Схватив радиста за ноги, друзья пытались втянуть его, но у них это никак не получалось, мешал воздушный скоростной напор и сил просто не хватало.



Меленный Владимир Степанович



Балюков Л.М., Меленный В.С.



Полковник Дубинский Владимир Иванович, командир полка



Хаяров Юрий Викентьевич, заместитель командира полка



Мугатаров Халит Адыевич, начальник штаба полка, 1971 г.



Заместители командира полка Филоненко Г.Е., Старцев А.И., Сосновский Г.А.



Летчики Баранов А.Т., Галушко В.Д., Синдяев А.С.

Тогда Меленный В.С., видя это, передал управление самолетом правому летчику Боброву А.М., быстро освободился от привязных ремней и бросился на помощь. Силы он был недюжинной, и у него получилось.... Кроме того, Бобров А.М. уменьшил скорость до минимальной (за что потом получил “нагоняй” от командира), и на больших углах атаки фюзеляж сверху, по всей видимости, попал в затенение воздушному потоку, что возможно облегчило задачу по спасению Арсеньева.

Так, или иначе, он оказался уже в самолете, потерявший сознание и полностью обмороженный до такой степени, что кожа под руками хрустела. Положили его в проходе, укрыли куртками...

Командир вернулся на свое рабочее место, по упрощенной схеме зашли на посадку, нормально снизились и сели. На рулежной дорожке уже ждала машина скорой помощи с медиками... Арсеньева срочно увезли в Североморский авиационный госпиталь, который, к счастью, находился совсем рядом. А через пару суток самолетом его перевезли в военно-морской госпиталь Ленинграда.

После чудесного спасения Вячеслав Викторович долго лечился в Ленинграде, сумел восстановить здоровье и вновь вернулся к летному делу. В запас он уволился майором, начальником связи полка.

Сразу после происшествия в Государственном НИИ эксплуатации и ремонта авиационной техники была проведена экспертиза кусков от блистера, оставшихся на основании. Через пару месяцев из НИИ был получен ответ, устанавливающий причину разрушения блистера: при его установке на самолет специалистами завода-изготовителя был использован клей не той марки.

Блистер потом поставили новый, и самолет 28, выпущенный в 1968 году, благополучно долетал до расформирования 392 ОДРАП в 1993 году в г. Острове.



Бобров Анатолий Михайлович



Арсеньев Вячеслав Викторович



Арсеньев В.В. в классе связи



Бобров А.М., второй справа внизу



Хаяров Ю.В. в кабине Ту-95рц



МРЦ – МОРСКОЙ РАЗВЕДЧИК- ЦЕЛЕУКАЗАТЕЛЬ

Самолеты Ту-95рц, выпускаемые Куйбышевским авиационным заводом начиная с 1963 года по 1969 год, поступали на вооружение 392 ОДРАП ВВС СФ и начиная с 1965 года в 304 ОДРАП ВВС ТОФ. Всего было выпущено 53 самолета Ту-95рц, через 392 ОДРАП прошло 30 из них, не считая первого опытного самолета под бортовым номером 06, который по существу и не был переоборудован в МРЦ, и недолгое время служил в качестве тренажера. Первый по своему возрасту самолет, летавший в полку под бортовым номером 16, был выпущен в 1958 году в качестве бомбардировщика Ту-95м и передан в 409 ТБАП (Узин, Украина). Впоследствии он был переделан в Ту-95рц и передан в 392 ОДРАП, хотя он так и остался не оборудован системой централизованной заправки и системой дозаправки топливом в полете, летал он больше в районе аэродрома.

Последний самолет поступил в полк в 1972 году, это был самолет под бортовым номером 39. Бортовые номера присваивались самолетам в полку, и они могли изменяться (так например борт 13 после ремонтных работ в Николаеве, вернулся оттуда с бортовым номером 34), но неизменным у самолета оставался номер, присвоенный ему на заводе. Он состоял из трех частей: год выпуска, обозначение модификации (МРЦ – морской разведчик целеуказатель) и собственно

номер (трехзначное число). Например, самолет под бортовым номером 19 – 69МРЦ602, или борт 20 – 63МРЦ002 (первый поступивший в полк самолет). В авиакатастрофах в полку было потеряно 4 самолета Ту-95рц.

Кроме самолетов Ту-95рц в полку с 1972 года летает самолет Ту-114, затем ему на смену приходят самолеты Ил-62 и Ил-62м. Об этом будет подробно рассказано в следующей главе книги.

Самолеты одного типа всегда отличаются друг от друга. Отличаются не только техническими особенностями своих доработок, но и особенностями поведения на различных этапах и режимах полета. Так было и с самолетами в 392 ОДРАП. Один из них был тяжел на взлете, другой рвался из рук в небо, третий, если чуть прозеваешь, на посадке, после уборки рычагов управления двигателями, так и хотел “приложиться” о полосу. Конечно, все это было не настолько выражено, чтобы бить тревогу и отстранять самолет от полетов, летчик средних способностей и навыков со всем этим легко справлялся, но учитывать “характер” самолетов приходилось. Отдельные особенности специально заносились в журнал подготовки самолета для напоминания о них перед вылетом, многими особенностями, испытанными на практике, летчики делились между собой. Кроме всего прочего, при расчетах предстоящего полета учитывался и вес самолета, а он был у каждого из них



Экипаж Лапы В.А.



Иванков С.И., 1970 год, аэродром Кипелово

свой. Разница между самым “легким” и самым тяжелым самолетами была около трех тонн.

И “характер” у каждого самолета тоже был свой... Помнится, на одном из бортов после запуска двигателей пропадала связь по УКВ радиостанциям, вернее, связь была, но шли такие помехи, что по сути этой связи не было. Долгое время самолет стоял что называется “на приколе”, меняли блоки, перенастраивали, дошли до того, что отсоединили на двигателе все трущееся, вращающееся, что могло бы давать какие-либо наводки на радиостанции. Трудились не один месяц, но проблему решить так и не получалось. А когда уже совсем отчаялись, неожиданно, без всяких специальных манипуляций со стороны техников, связь восстановилась, и более уже не пропадала.

Интересно было летать на борту № 16, получившим прозвище “Комольй” из-за отсутствия заправочной штанги. Даже опытные летчики, после длительных перерывов в полетах на нем, при снижении на посадку после 4-го разворота слегка гуляли по глиссаде и курсу. Объясня-



Экипаж командира отряда м-ра Еремина А.И. после полета на радиус



Балуков Л.М. с экипажем Болдырева Б.К.



Экипаж Жданова В.М.



“Комольй”



Коробкин Н.Д., Пряников А., Рыков В.А., Макаренко С.Т.



Экипаж Тютюкова В.П.



Экипаж Флегонтова Д.Ф.

лось это именно отсутствием штанги, служившей своеобразным прицелом при визуальном заходе.

Существовал одно время в полку и самолет с бортовым номером 13, летали на нем и самые суеверные, выбирать не приходилось. Правда, после очередных ремонтных работ с завода он вернулся уже под другим номером, суеверные победили...

У каждого из летчиков был свой любимый самолет, или даже несколько таких самолетов, и они радовались безмерно, когда выпадало летать на одном из них. Предполетное настроение зависело еще и от того, какой технический экипаж и как готовил самолет к вылету. Когда любили свой самолет, когда все делалось грамотно, четко, вовремя и с душой, летный экипаж садился в него уверенно, в приподнятом настроении...

В начале формирования полка (1963–64 гг.) все специалисты технического обслуживания были распределены и закреплены за самолетами. На каждом самолете было как минимум по 16 человек технического состава. Так в то время у каждого командира экипажа было до 26 подчиненных, летчиков, техников и механиков по всем специальностям. Через год все технические специалисты, кроме старшего техника самолета, техников и механиков по самолету и двигателям а также старшего техника по электрооборудованию были переведены в состав групп обслуживания.

Несмотря на существовавшие когда-то запреты и ограничения, фотографируясь традиционно на фоне своих самолетов, одратовцы сохранили о них память. Здесь представлены отдельные фотографии из личных архивов.



Экипаж Шилева В.В.



Экипаж Олейникова О.В.



Экипаж Корнилова Ю.П.



Экипаж Маннанова Р.Н., аэродром Хосе Марти, Гавана, сентябрь 1980 года



Экипаж Конторщикова В.М.



Экипаж Иванова В.И.



ПОД ФЛАГОМ АЭРОФЛОТА

В первые командировки на Кубу в 1970-71-м годах инженерно-технический состав для подготовки боевых самолетов приходилось отправлять сначала просто на борту, а затем специальными рейсами гражданской авиации. Возникла масса проблем, вопросов, согласований, а впереди были годы полетов в заграничные командировки. Требовалось решение, и оно было найдено...

В январе 1972 года в ВВС Северного флота поступает переданный из Аэрофлота самолет Ту-114 с бортовым номером 76480. Местом постоянного базирования для него определен аэродром Кипелово, самолет приписывается к 392 ОДРАП. В полку для него комплектуется первый летный экипаж, первым командиром лайнера становится заместитель командира 3-й авиационной эскадрильи майор Рябов В.А., штурманом — майор Кучменко В.А., бортинженером — капитан Кузнецов В.А., бортрадистом — прапорщик Лукичев В.Ф. Экипаж переучивали инструкторы Аэрофлота. Прошел подготовку в качестве инструктора на Ту-114 и заместитель командира полка подполковник Старцев А.И. Теперь можно было свободно планировать обеспечение вылетов боевых самолетов на Кубу.

Естественно, что в отличие от боевых машин, самолет летал под флагом Аэрофлота и по международным трассам. Ту-114 СССР-76480 имел стандартную схему с салоном на 220 пассажирских мест. Но на нем, в отличие от серийных

Ту-114, были установлены два дополнительных топливных бака в фюзеляже в районе центроплана. Установили их после передачи лайнера на одном из ремзаводов МГА.

Позднее на Ту-114 были переучены в полку: командир корабля подполковник Харитонов О.Н., майор Галушко В.Д., штурман корабля капитан Чернышев Г.В., подполковник Тютюник В.Н., капитан Мазырко А.А., 2-й пилот капитан Загребин В.А. Инструкторами были Старцев А.И., Рябов В.А. и позже — Харитонов О.Н. Контролировали друг друга. Экипаж Ту-114 входил в состав управления полка.

Впервые в истории полка полет на Кубу и обратно, по маршруту: Москва (АС Чкаловское) — Рабат (Марокко) — Гавана (Куба) — Рабат (Марокко) — АС Кипелово на полковом самолете Ту-114 был выполнен в августе 1972 года составом штатного экипажа: командир экипажа майор Рябов В.А., инструктор подполковник Старцев А.И., помощник командира корабля капитан Уфимцев, штурман корабля майор Кучменко В.А., капитан Селиверстов В.И., бортинженер капитан Кузнецов В.А., радист прапорщик Лукичев В.Ф. Этим же штатным экипажем был выполнен полет в Конакри по маршруту Москва — Конакри (Гвинея) — АС Кипелово.

Экипажем Ту-114 выполнялись следующие задачи: перевозка технической группы и ЗИП для обслуживания самолетов Ту-95рц, все дальние пе-

релеты главкома ВМФ, перевозки комиссий ВМФ на ТОФ, перевозки курсантов высшего мореходного училища Калининг-

рада. Последний полет Ту-114 в Гавану был выполнен в январе 1980 года. Списан и утилизирован он был в 1981 году.

В 1978 году при полете по маршруту Гавана – Рабат (командир корабля Галушко) за три часа до посадки произошел отказ третьего двигателя. Двигатель выключили, посадку производили на трех двигателях. После замены двигателя в Рабате перелет в Кипелово был продолжен.

В 1977 году в феврале при перелете по маршруту Рабат – Кипелово и посадке на запасном аэродроме г. Николаев перед третьим разворотом при полете по кругу сработала сигнализация пожара на четвертом двигателе. Командир корабля Рябов его не выключил. После посадки обнаружили разрушение задней опоры турбины. Двигатель заменили.

При перелете по маршруту Ханой – Карачи (командир корабля Рябов) второй двигатель не вышел на взлетный режим, остался на режиме 40% номинала. Пассажиров сняли. Перелетели по маршруту Ханой – Карачи – Кипелово без пассажиров.

На смену Ту-114 пришел самолет Ил-62. В феврале 1980-го года два экипажа: командиры кораблей Рябов, Еремин, вторые пилоты – Загребин, Голдобин, штурманы Чернышев, Завгородний, бортинженеры Сидоров, Кузнецов, бортрадисты Лукичев, Коротков были командированы на авиазавод в г. Казань для теоретического переучивания на самолет Ил-62.

В апреле 1980-го года экипажи аэрофлота перегнали два самолета Ил-62 на аэродром Кипелово. Экипажи полка приступили к летному обучению. Инструкторы прилетели из Внуково: ко-



Рябов Валентин Андреевич



АС Кипелово, лето 1978 года. Экипаж м-ра Галушко В.Д. перед контрольным полетом на АС Гавана



Ту-114. Рабочее место командира.



Ту-114. Рабочее место правого пилота.



Ту-114 на стоянке полка



Ту-114 на АС Кипелово – промежуточная посадка в ходе испытательных полетов



Ту-114 на стоянке, аэродром Кипелово



Ту-114 на рулении, аэродром Кипелово



АС Кипелово, 1978 год. Перед вылетом в Гавану.

мандир корабля, штурман, радист и бортиженер. Летали по 4 смены в неделю, переучивание заняло всего три недели. В начале мая, по его окончании, экипажи получили допуск к полетам при минимуме погоды днем и ночью, и приступили к плановым полетам на обеспечение.

Осенью 1981 года на авиазавод г. Казани командировали три экипажа, Рябова, Еремина, Котова для переучивания на Ил-62м. В начале 1982-го года своими экипажами получили на заводе и перегнали в Кипелово три новых самолета Ил-62м.



АС Кипелово, 1978 год. Перед вылетом в Гавану.

С Тихоокеанского флота в Кипелово прибыли два летных экипажа, которых полковые инструктора переучили на Ил-62. Затем эти самолеты перегнали на дальний Восток для обеспечения Тихоокеанского флота.

В полку остался отряд Ил-62м, командирами экипажей в котором были: Рябов, Еремин, Котов. Отряд выполнял следующие задачи: обеспечение технического обслуживания Ту-95рц в Гаване и Луанде, перевозки экипажей АПЛ на тренажеры в Москву, Таллинн и обратно, перевозки главкома ВМФ и комиссий главного штаба ВМФ, перевозки в США комиссий по контролю за соблюдением условий договора по ОСНВ-2, перевозки ансамблей и больших групп военнослужащих и членов их семей по указанию главного штаба ВМФ.

Экипажами Ил-62м выполнялись следующие перелеты: Кипелово – Конакри – Гавана, Луанда – обеспечение перелетов Ту-95рц; Москва – Хабаровск – Сан-Франциско, Мос-

Карачи – Ханой – Камрань, Ханой – Карачи – Ташкент – Москва – перевозки личного состава Вооруженных сил СССР и республики Вьетнам; Аккра – Дакар – Гавана и Гавана – Конакри – Аккра – перевозки личного состава ВС Ганы.

После катастрофы самолета Ту-104 в начале 1982 года в г. Пушкин было принято решение о создании отдельной транспортной эскадрильи, и в конце ноября 1982 года отряд Ил-62м был переведен в г. Николаев, под контроль 33 ЦБП и ПЛС авиации ВМФ. Все задания из штаба авиации ВМФ шли теперь через командование 33 центра.

После распада СССР в 1991 году, самолеты Ил-62м остались в Николаеве. Борт 86529 в настоящее время списан, а самолеты Ил-62м под бортовыми номерами 86527 и 86528 являются правительственными самолетами государства Украина. Судьбой же членов экипажей жизнь распорядилась по-разному, кто-то вернулся в Россию, кто-то остался жить на Украине...





ЭКЗАМЕН НА ЗРЕЛОСТЬ

Назначение именно Дубинского Владимира Ивановича командиром сыграло большую положительную роль в дальнейшей судьбе 392 полка и гарнизона. При этом был учтен опыт предыдущей службы Дубинского В.И. в разведывательном полку и авторитет, которым он пользовался среди личного состава.

На то, чтобы нормализовать обстановку в полку и продолжить плановую боевую учёбу экипажей, потребовалось достаточно много времени. Тем не менее, Владимиру Ивановичу удалось взять ситуацию под контроль.

В сентябре 1972 года возобновились вылеты на Кубу. Владимир Иванович Дубинский лично возглавил первую тактическую группу полка из пары самолетов Ту-95рц, которая выполнив перелёт на аэродром имени Хосе Марти (Республика Куба), в течение времени, заданного командованием ВМФ, вскрывала надводную обстановку в Северо-Западной Атлантике и непосредственно у восточного побережья США. Это были первые целенаправленные разведывательные полеты Ту-95рц в Западной Атлантике. С этого времени трансатлантические перелёты и ведение полком воздушной разведки в Западной и Центральной Атлантике становится систематическим.

Тогда же, впервые в истории полка, было выполнено одновременное вскрытие морской обстановки в Северо-восточной и Центральной Атлантике шестью Ту-95рц с использованием аэродромов Кольского полуострова и республики Куба. Была выполнена серия таких вылетов.

9 сентября 1972 года экипажи подполковника Довгоказ В.Д., майора Красносельских А.И., майора Иванова В.И., капитана Рыкова В.А. вылетом с АС “Оленья”, экипажи майора Балюкова Л.М. (инструктор Дубинский В.И.) и майора Баранова А.Т. вылетом с АС Хосе Марти (Гавана), произвели одновременное вскрытие надводной обстановки в СВА и ЦА с целью поиска и выявления корабельных группировок ОВМС НАТО в районах их формирования и при переходе через океан.

11 сентября 1972 года экипажи подполковников Синдяева А.С., Галушко В.Д., Дешина Б.Н. и Головлева Ю.Ф. вылетом с АС “Оленья”, и экипажи майоров Качигина В.Б. (инструктор Дубинский В.И.) и Хадарцева А.З. с АС Хосе Марти-Гавана, произвели одновременное вскрытие надводной обстановки.

15 сентября 1972 года экипажи майора Дьяченко М.И., капитана Рыкова В.А. с АС “Оленья” и майора Балюкова Л.М. (инструктор Дубинский В.И.), майора Баранова А.Т. и майора Качигина

В.Б. вылетом с АС Хосе Марти произвели одновременное вскрытие надводной обстановки в Северо-Восточной и Центральной Атлантике. Данный способ боевой службы показал свою высокую эффективность.

4 января 1973 года экипаж подполковника Филоненко Г.Е. впервые в истории полка произвел одиночный трансатлантический перелет с аэродрома Хосе-Марти на аэродром Кипелово. Этому предшествовала авария самолёта Ту-95рц 392 ОДРАП (бортовой № 17), пилотируемого заместителем командира эскадрильи майором Хадарцевым А.З. в аэропорту им. Хосе Марти в Гаване в ноябре 1972 года.

Из воспоминаний заместителя командира 392 ОДРАП подполковника Филоненко Г.Е.: “Полёт на воздушную разведку в Атлантике выполнялся как всегда парой самолётов. Ведущим был командир полка Дубинский В.И., ведомым майор Хадарцев А.З. Взлетели с аэродрома “Оленья” парой, через 17 часов подошли к аэродрому в Гаване. Заход выполнялся в усложнённой метеорологической обстановке (начиналась гроза) и при отсутствии радиотехнических средств, так как в то время на аэродроме им. Хосе Марти имелась лишь одна приводная радиостанция и то с обратным курсом. Первым произвёл посадку ведущий и зарулил в карман, освободив ВПП для самолёта Хадарцева А.З. Выполняя маневр снижения, ведомый поздно увидел полосу, тем не менее, продолжал снижение с углом 20°, на малой высоте стал делать доворот в створ полосы, зацепился правой плоскостью и винтами четвертого двигателя за землю, отбил часть крыла и произвёл посадку. Разрушившиеся куски винтов стали крушить фюзеляж самолёта. Чёткие действия кубинских пожарных помогли спасти самолёт. Экипаж остался невредим, самолёт получил значительные повреждения.

Для ремонта самолёта, который производился в течение двух месяцев в аэропорту им. Хосе Марти, были доставлены кораблём и самолётами Аэрофлота новые конструкции крыла, двигателя, винтов и других агрегатов. В Гавану была направлена группа инженеров и техников под руководством главного инженера авиации Северного Флота, генерала Ергина А.И. Командование требовало, как можно более ускорить процесс подготовки самолёта к перелёту в СССР.

Задание на облёт после ремонта было поставлено мне. 3 января 1973 года я произвёл облёт само-



Дубинский Владимир Иванович на метео. 1972 г.



Качигин В.Б., Хадарцев А.З.

лётá вначале с малым весом, а затем с полным полётным весом. Во время программы облёта обнаружилось большое количество неисправностей, которые в условиях Кубы устранить было невозможно. Понимая всю ответственность и сложность задания, большой риск, связанный с полётом, я, тем не менее, согласился выполнить перегонку этого самолёта. Полёты с Кубы и на Кубу



Филоненко Григорий Емельянович



Филоненко Г.Е. на КДП, аэродром Кипелово



Качигин В.Б., Кириенко С.И.



Командир АТБ Черняков И.И., командир 392 ОДРАП Дубинский В.И. Аэродром Кипелово, 1973 год.

через Атлантику, Северный Ледовитый океан в СССР самолеты всегда выполняли парой. На этот раз мне приказано было лететь в одиночку. 4 января 1973 года в 6.00 утра по Гаванскому времени я произвёл взлёт и взял курс на Родину. На траверзе Бермуд произошёл отказ части радионавигационных систем. Проход проливной зоны между Фарерскими островами и Англией требовал точной навигации, чтобы не попасть в чужие территориальные воды. Двигатели работали нормально, гиромагнитный компас работал и я принял решение – продолжать перелёт. Мы летели навстречу солнцу, и поэтому световой день закончился через 5 часов после взлёта. В пять часов утра по московскому времени тяжёлая израненная машина, пролетев через два океана, между двумя континентами произвела посадку на родном аэродроме...

...Жаль, что о деятельности этого стратегического полка рассказано очень мало даже в современных условиях вседозволенности. Многие



Ремонтная бригада. Аэродром Хосе Марти, декабрь 1972 года

Для оценки готовности к перелету в Гавану прилетели главный инженер авиации Северного флота генерал Ергин А.И. и старший инженер полка Гуценко В.П. Начали готовиться к облетам. Сначала самолет обрулили, сделали пробежку и разгон его на полосе, осмотрелись, только потом выполнили полет по кругу. После заруливания, осмотра самолета, дозаправили его и выполнили полет в зону.

Через день, устранив имеющиеся замечания и заправив уже 70 тонн топлива выполнили облет самолета по маршруту Гавана – Камагуэй – Гавана. Чтобы не крутиться над Кубой слишком долго и обеспечить посадочный вес самолета, слили в воздухе топлива около 40 тонн.

Начали готовиться непосредственно к перелету. Но когда сделали полную заправку – потек керосин из плоскости. Место течи нашли быстро, потек 19-й бак. Пришлось ждать, когда новый 19-й бак доставят самолетом из Союза.

Наконец бак заменили, сделали полную заправку и 4-го января мы взлетели. Перелет выполняли одиночно до Фарреро-Исландской проливной зоны, а там нас уже встречала пара Ту-95рц с ведущим экипажем Меленного В.С. Следуя за ними, мы долетели до родного аэродрома “Кипелово” и только после посадки и заруливания на стоянку увидели, чего мог стоить этот перелет! Керосин тек практически везде... Затянутые на земле в условиях жаркого климата, хомуты на дюритах держали топливо, но на большой высоте, в условиях минусовых температур они сначала понемногу, а потом все сильнее стали пропускать топливо, которого за полет вытекло немало. Правда узнали мы об этом только после посадки, в кабине течи топлива никоим образом не могли дать знать о себе”.

Был получен опыт восстановительных работ самолета в отрыве от основного аэродрома. Инженеры и техники в количестве 14 человек, во главе с заместителем командира по инженерно-авиационной службе 1-й авиационной эскадрильи



Восстановительные работы. Кармадонов В.С., Степанов В.А.

офицеры полка настоящие герои и достойны большего, чем забвение”.

Из воспоминаний об этом полете Огородникова В.И., бортинженера в экипаже, перегонявшем самолет: “Наш экипаж во главе с Филоненко Г.Е., прилетел на Кубу на борту полкового самолета Ту-114. Борт №17 был уже почти восстановлен и готов к облету. Руководил техническим составом тогда майор Грабкин В.А., инженер эскадрильи, старшим техником самолета был Мацковский Е.В. Работы по своему объему были выполнены очень большие.



Огородников Владимир Иванович



Флегонтов Д.Ф. с экипажем, 1972 год



Первомай, 1972 год

майором Грабкиным В.А. в течение двух недель произвели демонтажные и монтажные работы. Было заменено: правая отъемная часть крыла, двигатель, воздушные винты, мотогондла, произведен ремонт обтекателя радиолокационной станции "Успех", выполнен ряд других ремонтных работ.

В апреле 1973 года полк успешно выдержал плановую проверку Главной инспекции МО СССР совместно с Главным политическим управлением СА и ВМФ и Главным управлением кадров. Возглавлял ее заслуженный военный летчик СССР, Герой Советского Союза генерал-майор Выборнов А.С. Проверялись все стороны жизнедеятельности полка и в первую очередь состояние его боеготовности и боеспособности. Проверка началась с ЛТУ с практическим вылетом тактических групп экипажей на фактическую ВР, слежение и ЦУ.

На самом высоком уровне была продемонстрирована способность полка решать задачи воздушной разведки и целеуказания в любых сложных условиях. Полк на учениях налетал 267 часов, был выполнен 21 полет



Перед вылетом...

на ВР и 7 самолетовылетов по плану межаэродромного маневра с посадкой на оперативном аэродроме "Оленья". По результатам инспектирования боеготовность полка была оценена на "хорошо".

В дальнейшем полк неоднократно будет подвергаться проверкам со стороны различного уровня штабов и командований, но это была первая подобного рода комплексная проверка, первый серьезный экзамен на зрелость.



Федотово, 1973 год.
Генерал-инспектор Выборнов А.И., Дубинский В.И., командир АТБ Черняков И.И., начальник штаба авиации СФ Щипков В.В.



Проверка учебной базы. Второй слева – Попков В.И., дважды Герой Советского Союза, один из "прототипов" героев кинофильма Леонида Быкова "В бой идут одни "старики".



Командование частей гарнизона Федотово с представителями Главной инспекции МО СССР





Зимняя сказка...

ДЕЖУРНЫЕ СИЛЫ

В конце февраля 1972 года в полку было введено круглосуточное боевое дежурство на аэродроме двух экипажей в готовности к вылету по одному из возможных вариантов маршрутов и заданий, так называемые дежурные силы (ДС). Это мог быть вылет на поиск и выявление боевых кораблей вероятного противника, на поиск спускаемых в аварийном режиме с орбиты космических аппаратов, для участия в поисково-спасательных мероприятиях флота, для решения ряда других задач.

К боевому дежурству, приказом по полку, привлекались экипажи, подготовленные по всем видам боевой подготовки и имевшие необходимые допуски по метеоусловиям. Первые два года, после введения дежурства, еженедельно назначалась тактическая группа в составе двух экипажей, которые в основном находились на аэродроме в готовности к вылету. В дальнейшем дежурная пара состояла из основного и так называемого поддерживающего экипажей, включавших в себя летный и технический состав. Основной экипаж дежурил круглосуточно на аэродроме, размещаясь в здании ДС, которое находилось рядом с КДП, а второй экипаж, выполнив ежедневные плановые мероприятия, связанные с дежурством, после обеда находился дома. В необходимых случаях на круглосуточное дежурство на аэродроме переводились оба экипажа, а при запуске на орбиту, или возвращении из космоса космических аппаратов

летные экипажи находились в кабинах самолетов в готовности к немедленному запуску двигателей, вырубанию и взлету. Как правило, ждать приходилось несколько часов, до вывода космического аппарата на заданную орбиту полета или до его штатной посадки.

К полетам в районе аэродрома дежурившие экипажи не привлекались, но к концу 70-х годов стали практиковаться вылеты на боевую службу из состава дежурных сил. Часто это происходило на фоне проверки боеготовности ДС или полка в целом, и, как правило, в конце дежурства. Были случаи, когда, вылетев на боевую службу из ДС, экипажи по погоде садились на одном из северных аэродромов и домой попадали только спустя несколько дней. Сесть тогда после большого маршрута на запасном аэродроме по погоде или по остатку топлива для экипажей полка было вполне привычным делом, поэтому перечень аэродромов, освоенных экипажами 392 ОДРАП, был достаточно велик. Всего из положения боевого дежурства за историю полка было выполнено более 400 вылетов.

Смена экипажей ДС происходила еженедельно, по пятницам, и это был целый ритуал. Первые заступления на боевое дежурство проходили в торжественной обстановке с духовым оркестром на стоянке самолетов ДС, которая была оборудована напротив КДП. В 17.00 строились четыре экипажа и прикрепленные к ним средства и силы обеспечения, заступающие на дежурство и сдаю-



Гонка двигателей

шие дежурство, самолеты к тому времени обычно были уже подготовлены. Приезжал начальник штаба полка и торжественно зачитывал приказ командира части: “Приказываю заступить на боевое дежурство по охране северных рубежей нашей Родины, Союза Советских Социалистических республик...”. Командиры ДС докладывали о готовности сил и средств, о приеме и сдаче дежурства,...., играл оркестр.... С этой минуты экипажи, заступившие на дежурство, находились на самом

переднем крае, именно они первыми были готовы к вылету на любое задание... Высокая степень ответственности людей, никаких дополнительных компенсаций за несение дежурства, все это воспринималось ими как должное. В дальнейшем не стало оркестра, построения перенесли к зданию ДС, но сам ритуал остался.

Находясь рядом с жилым городком, офицеры и прапорщики, члены основного экипажа, на время дежурства были оторваны от семьи, и только в вы-



Перед вылетом из ДС. Экипаж Маннанова Р.Н. 1978 год, АС Кипелово.



Командир экипажа Корнилов Ю.П. На дежурстве...



Указания на вылет. Иванов В.И., Корнилов Ю.П., Кулаков А.Г.



Экипаж Лекомцева Б.А. Дежурство на АС Оленья.

ходной день возле летной столовой, в обед или ужин наступало короткое время свиданий с женами и детьми.... У многих детей того времени, уже взрослых сегодня людей, сохранились трепетные воспоминания о том, как отцы брали их с собой в столовую, в которой кормили вкусными и пышными булочками с компотом и угощали шоколадом. Детей постарше иногда брали с собой на аэродром, чтобы показать самолет, так и появлялись потом молодые люди, влюбленные в авиацию. Боевое дежурство экипажи полка несли и при временном перебазировании на аэродром Оленья в 1978–79 годах, и после перебазирования полка в Остров в конце 1989 года.

Мне самому довелось не один раз вылетать из ДС по тревоге, но больше всего запомнился вылет в конце 80-х годов в Бискайский залив на поиск подводной лодки, тогда я уже был замкомэской, исполнял обязанности командира эскадрильи. Зимней ночью в квартире раздался телефонный звонок, это был оперативный дежурный. На сборы отводилось 5–10 минут, должна подъехать машина, которая отвезет меня на КДП. Готовится срочный вылет экипажей из ДС, мне приказано для усиления лететь на правом кресле в экипаже ведущего, командира отряда Самата Муратова, у ведомого будет тоже инструктор.

Прибыл на КДП, доложил командир полка Тютюкову Виктору Петровичу. Предполетные указания были недолгими: на связь не вышла наша подводная лодка где-то в Бискайском заливе, основная задача будет дана в воздух по радио, вылетаем немедленно. Погода на аэродроме чудесная, но не для полетов — морозно, идет снег, рулѐжку и ВПП не чистили, не было на это времени, на них лежит



Экипаж Колобова В.К. Тревога для ДС.

ровный слой легкого, пушистого снега. На всякий случай попросил, чтобы по оси ВПП проехал командирский Уазик, сделал осевую маркировку для взлета. Очень пригодилось потом на разбеге...!

Экипаж Муратова уже был на самолете, сразу же запустились, без проблем вырулили. А вот уже на предварительном старте обнаружился отказ — не горели фары для взлетного положения, на большом свете. Освещалась только часть небольшого пространства с правой стороны и только слабым рулежным светом. Доложили на КДП, все-таки взлет с полным весом, к тому же ночью, был одним из самых сложных видов летной подготовки. В любом другом случае пришлось бы зарулить на стоянку для удаления неисправности, но задача была достаточно серьезной. Флот требовал, и любую задержку по времени с вылетом пришлось бы долго объяснять...

С КДП было предложено самим принять решение на взлет, понимая важность задачи, решение приняли — летим. Заняли исполнительный старт, импровизированную осевую — след от «Уазика», хоть и слабо, но все же видно. Начинаем разбег, Самат фактически управляет самолетом вслепую, я ему помогаю и контролирую. Все делаем как надо, слегка доверяясь летной интуиции. Взлетели без особых отклонений, набрав эшелон, перевели

дух. Больше так взлетать мне не приходилось... Все-таки хорошая у нас была техника и хорошие летчики.

Полет к Бискайскому заливу проходил монотонно и скучно, экипажи вели попутную воздушную разведку; перехват американскими истребителями с Исландии немного взбодрил экипаж. При подходе к границе предполагаемого района поиска, когда уже начали делать попытки установления связи с лодкой, на борт пришла радиограмма с указанием о прекращении выполнения задания и возвращении на аэродром вылета. Было обидно, ведь мы же так долго и трудно сюда летели! Сделали вид, что не поняли смысл радиограммы и продолжили поиск. Через некоторое время пришла вторая радиограмма, третья... Пришлось поворачивать в сторону дома...

Домой прилетели уже в конце дня, погода была чудесная, полоса почищена до бетона. Посадка не представляла сложности... А вот лодка просто не вышла вовремя на связь по техническим причинам, к моменту нашего прихода в район связь с ней была уже восстановлена.

Это был один небольшой эпизод из нашей обычной летной работы. Которая, впрочем, приносила чувства внутреннего удовлетворения, знакомые, наверное, только летчикам и никому другому.



Гонка двигателей на самолете ДС





ПЕРЕХВАТ

Появившись в небе над Атлантикой, самолет Ту-95рц получил по натовской терминологии кодовое название “Медведь” (Bear-D) и стал особенно популярным среди палубных пилотов США и Великобритании, среди летчиков-истребителей ПВО стран НАТО.

За регулярность полетов над Атлантикой, внезапное появление в различных районах океана и прилегающих морях, постоянное присутствие в районах учений ВМС США и стран НАТО в западной печати его прозвали “Восточным экспресом”. Но как бы его не называли и не классифицировали, со своими задачами он справлялся успешно, часто появляясь там, где его совсем не ждали. Не одно поколение натовских летчиков было воспитано и обучено на перехватах Ту-95рц.

Что же такое перехват? Это не просто взлетающий откуда-то истребитель-перехватчик, пристраивающийся рядом и скромно сопровождающий наш самолет. Если кратко, то наш самолет был целью, и это была отработка противовоздушной обороной вероятного противника процессов обнаружения, определения принадлежности цели, наведения на нее истребителей. Последние, при обнаружении на экране бортовой РЛС цели, выходили на нее с удобного направления, брали на автосопровождение и производили условный пуск самонаводящейся ракеты для уничтожения. “Мирное” сопровождение Ту-95рц было уже потом, после выполнения основной задачи истребителем.

Вылетая на разведку, уже через несколько минут после взлета с аэродрома Кольского полуострова наши самолеты попадали в зону обнаружения РЛС, расположенных в Норвегии, и входящих в объединенную систему ПВО НАТО в Европе. Оповещение о появлении в Атлантике самолетов Ту-95рц шло по всей системе, истребители-перехватчики на аэродромах Норвегии переводились в повышенную степень готовности к перехвату. И даже если маршрут полета Ту-95-х пролегал далеко от Норвегии и не нес никакой угрозы, но был в пределах досягаемости, чаще всего производился перехват. Очевидно, это делалось для обучения операторов наведения и пилотов истребителей перехвату реальных целей.

Норвежские летчики, в отличие от американцев и англичан, были более непредсказуемы в своих маневрах вокруг Ту-95рц. Бывали случаи, когда на опасно близком расстоянии, включив форсаж, они буквально выскакивали из нижней полусферы перед самолетом. Такие маневры вполне могли привести к выключению двигателей и сваливанию... Однажды автору со своим экипажем, при таком кульбите норвежца, невольно пришлось потерять около 3000 метров, чтобы восстановить режим полета. Норвежец после этого просто скрылся в направлении береговой черты. Что это было, демонстрация своей лихости или целенаправленная акция — остается только догадываться.

После норвежцев на перехват выходили, как правило, англичане, а ближе к Фарреро-Исланд-



Фото, сделанное пилотом истребителя ВВС США

скому рубежу – американцы с авиабазы Кефлавик, расположенной в Исландии. Преодолевая этот рубеж, трудно было выйти в Западную Атлантику незамеченным. И те, и другие тоже опасно маневрировали, в нарушение всех международных соглашений, в предельной близости от наших самолетов.

Разведывательного комплекса самолета Ту-95рц было вполне достаточно, чтобы в случае необходимости своевременно, еще до своего обнаружения, уклониться от атак перехватчиков уходом на малые высоты и маневрируя по курсу. Так бы и действовали экипажи разведчиков в период реального противодействия, но было хоть и “холодное”, но мирное время, и из соображений экономии топлива профиль полета не менялся, а пилоты истребителей получали возможность лишний раз потренироваться.... Задачу уклонения от перехватов экипажи получали в отдельных вылетах и в периоды учений. В большинстве



фото кормовой кабины, сделанное с иностранного истребителя



Перехват истребителями F-4 “Фантом” с авиабазы в Исландии



Перехваты истребителями F-4 “Фантом” из состава ВВС национальной гвардии США



Сопровождение истребителем ВВС США F-15 "Игл" с авиабазы Кефлавик



Перехваты палубными истребителями F-14 "Томкэт" с авианосца США "Д. Эйзенхауэр"



1972 год. Атлантика. Палубный штурмовик А-4 "Скайхок".

случаев решали ее успешно, ведь ПВО вероятного противника была тоже не без изъянов.

После американцев наступала очередь вступить в противодействие ПВО Канады. Канадцы, как правило, выходили на перехват, некоторое время сопровождали разведчиков, и без лишних маневров возвращались домой.

Система ПВО авианосных ударных групп, при полетах на их обнаружение и выявление, работала четко.

Вот выдержка из письма американца Дина Стила, проходившего в декабре 1977 года службу в эскадрильи VF-31 на авианосце "Саратога" (CV-60), летавшего на "Фантомах" (F-4 Phantom), в ответ на публикацию на сайте Авиабазы Кипелово статьи о разведывательном вылете пары Ту-95рц с Кубы на обнаружение и выявление авианосца "Саратога":

"Две находящиеся на борту авианосца эскадрильи, VF-31 и VF-103, были в первую очередь нацелены на авиационное прикрытие, включая противовоздушную оборону оперативной группы. Первоначально к нам поступала информация от операторов РЛС авианосца, а также от самолетов раннего радиолокационного обнаружения E-2C "Хокэй" (Hawkeye) из состава эскадрильи VAW-123. После этого операторы РЛС (RIO), располагавшиеся на заднем кресле "Фантома", обнаруживали приближающийся самолет на своем радаре и давали нам команды по его перехвату или, в случае враждебных действий, определяли и передавали параметры для пуска ракет. Когда была вероятность того, что советские самолеты могут нанести нам визит, мы должны были быть в пя-



1972 год. Перехват истребителем FGR-2 "Фантом" с авиабазы Льючарс (Великобритания)



В сопровождении истребителей ВВС США F-15 "Игл" с авиабазы Кефлавик (Исландия)



В сопровождении F-6 "Лайтнинг" королевских ВВС Великобритании



В сопровождении палубного истребителя F-14 "Томкэт" с авианосца ВМФ США "Америка"



В сопровождении палубных истребителей F-14 "Томкэт" с авианосца США "Джон Ф. Кеннеди"



В сопровождении палубного истребителя F-14 "Томкэт" с авианосца США "Теодор Рузвельт"

тиминутной готовности, которая подразумевала нахождение в самолете, на катапульте и быть готовым к взлету. Когда поступала команда на взлет, мы запускали двигатели, производили финальные проверки и были готовы взлететь, как только корабль повернется по ветру. Ожидание взлета было утомительным (и порой в холодных и некомфортных условиях), но возможность вылета и перехвата "вражеского" борта, который во время боевых действий был способен потопить наш корабль, делала наше задание захватывающим. В то же время мы переговаривались с персоналом эскадрильи и техниками на катапульте, которые также ожидали команды на наш взлет. Предполагалось, что любой потенциальный советский агрессор должен был сопровождаться с момента, когда он достигнет расстояния возможного применения оружия против авианосца. Это означало, что мы должны немедленно развернуться и выйти на перехват. Перехватив советский борт, мы должны были сопровождать его, сфотографировать для аналитиков, а также попытаться, чтобы на всех снимках авианосца, которые они будут делать, было видно, что их самолет перехвачен".

Больше всего приходилось летать бок о бок с американскими палубными летчиками. Они сопровождали разведчиков, повторяя все их маневры по курсу и высоте при выявлении и фотографировании боевых кораблей. Подготовлены они были неплохо, летали обычно не соблюдая установленных ограничений по удалению. Подходили сбоку, снизу, фотографируя бортовые номера у Ту-95рц, подходили к



Палубный самолет РЭБ ВМС США EA-6B "Проулер"



Палубные штурмовики ВМС США А-7 "Корсар", А-6Е "Интродер"



Палубный штурмовик AV-8B – самолет морской пехоты США



Палубный противолодочный самолет ВМС США S-3 "Викинг"



Перехват F-15 "Игл" с базы в Исландии



Одновременный перехват истребителем ВВС США F-4 "Фантом" с авиабазы Кефлавик и истребителем Королевских ВВС Великобритании "Торнадо"

кормовой кабине, кабине штурмана, жестикулировали, демонстрировали журнал "Playboy" с обнаженными красавицами, снова фотографировали и приходили в ужас от огромного фотоаппарата АФА-39 с прицелом в виде механического перекрестья в наших руках. Иногда, по просьбе разведчиков, выходили вперед и демонстрировали пилотаж, были случаи, когда по некоей просьбе тех же разведчиков, выводили последних на свой авианосец. Попытки вступления в радиоконтакты тоже имели место, но диалога не получалось из-за незнания нами английского, и американцами – русского, языков. Да и какой диалог мог быть в то время между нами...

Перехваты обычно выполнялись парой истребителей. Иногда на тактическую группу из двух самолетов Ту-95рц наваливались и англичане с Льючарса или Бинбрука, и американцы с Кефлавика, а к ним в довесок еще пара палубных истребителей, и все это одновременно... Получалось, как на воздушном параде, Ту-95рц впереди, в левом и правом пеленге от него



Английский истребитель F-6 "Лайтнинг" с АС Бинбрук



Перехватчики F-101 "Вуду" канадских ВВС



Стратегический самолет-разведчик ВВС США RC-135U



Взаимное фотографирование с экипажем F-4 "Фантом" ВВС США



Истребитель "Торнадо" Королевских ВВС Великобритании



Самолет-заправщик ВВС Великобритании VC10

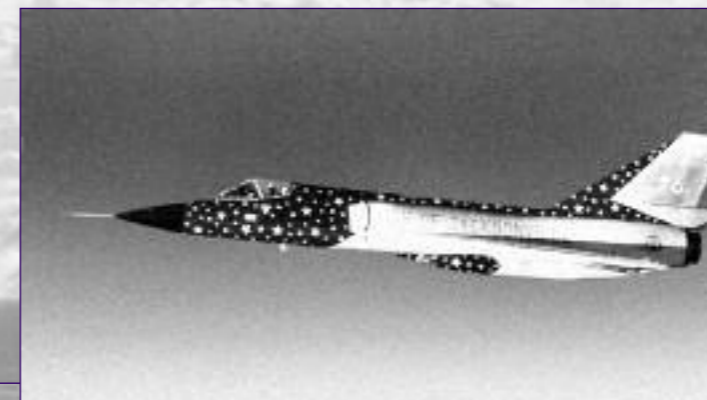
истребители четко выдерживают короткие интервал и дистанцию! Автору доводилось наблюдать возле своего самолета эскорт из пары "Лайтнингов" с одной стороны, и двух пар "Фантомов" с другой. Видимо стоил чего-то перехват советского стратегического самолета-разведчика!

Кроме истребителей и палубных штурмовиков, к идущей своим маршрутом паре Ту-95рц на близкую дистанцию подходили базовые патрульные самолеты, такие, как "Нимрод" (Великобритания), "Орион" (США), самолеты заправщики KC-135 (США), "Виктор" (Великобритания). Скорее всего это происходило из любопытства...

Довольно часто заправщики, идя параллельным курсом, осуществляли дозаправку истребителей. Жаль, не было еще в то время аппарата-цифровика, много бы интересного удалось тогда запечатлеть и показать впоследствии! У американских истребителей было компактное, передовое по тем временам фотооборудование, поэтому в архивах Пентагона сохранилось большое количество качественных фотографий перехватов самолетов Ту-95рц. С появлением и развитием сети Интернет, многие из них были выложены на страницах различных сайтов. Так мы наконец-то смогли увидеть себя со стороны.



Базовый патрульный самолет ВВС Великобритании "Нимрод MR"



F-106 с авиабазы Джексонвилл



Истребитель F-5A "Фридом файтер" ВВС Норвегии



P-3C "Орион"

В ноябре 1991 года, по приглашению американской стороны США посетила делегация ВМФ СССР во главе с главнокомандующим, адмиралом флота Чернавиным В.Н. В составе делегации был и заместитель главкома ВМФ по авиации генерал-полковник Потапов В.П. Визит проходил в строгом соответствии с заранее согласованным планом, нашей делегацией посещались американские авианосцы, атомные крейсера, атомные подводные лодки, военные учебные заведения, проводились официальные приемы и неформальные встречи... Когда наша делегация была на авианосце "Америка", к генерал-полковнику Потапову подошел сопровождавший главнокомандующего ВМС США адмирала Кэлсо один из его заместителей, вице-адмирал Лейтон Смит¹. Представившись генералу Потапову, он заметил, что когда тот летал заместителем командира 392 ОДРАП на самолете Ту-95рц, он, Лейтон Смит, был палубным летчиком, проходил службу командиром эскадрильи на авианосце "Америка" и не однажды лично вылетал на перехват советских самолетов Ту-95рц, в том числе, очевидно, и пилотируемых Потаповым. В подтверждение своих слов он подарил фотографии самолетов Ту-95рц, сделанные в разное время с американского палубного истребителя-перехватчика. Наверное это была одна из самых первых личных встреч активных участников холодной войны, представителей двух противоборствующих сторон, встречавшихся когда-то в небе над Атлантикой.



На авианосце "Америка" (слева направо): капитан "Америки" Кент У. Ивинг, главком ВМФ адмирал флота В.Н. Чернавин, главком Атлантическим флотом Пол Д. Миллер, командующий авиацией ВМФ генерал-полковник В.П. Потапов, вице-адмирал Лейтон Смит.



Справа подпись от капитана авианосца "Америка" Кента Уокера Ивинга: "Спасибо за визит! 8 ноября 1991 г." Слева подпись от адмирала Пола Д. Миллера – главнокомандующего Атлантическим флотом: "Генералу Потапову с новым взглядом. Наилучшие пожелания".

¹ Лейтон Уоррен Смит, воевал во Вьетнаме, служил на авианосце "Америка", командовал эскадрильей, авиакрылом, и самим авианосцем, имеет налет более 4200 часов и более 1000 посадок на авианосец.



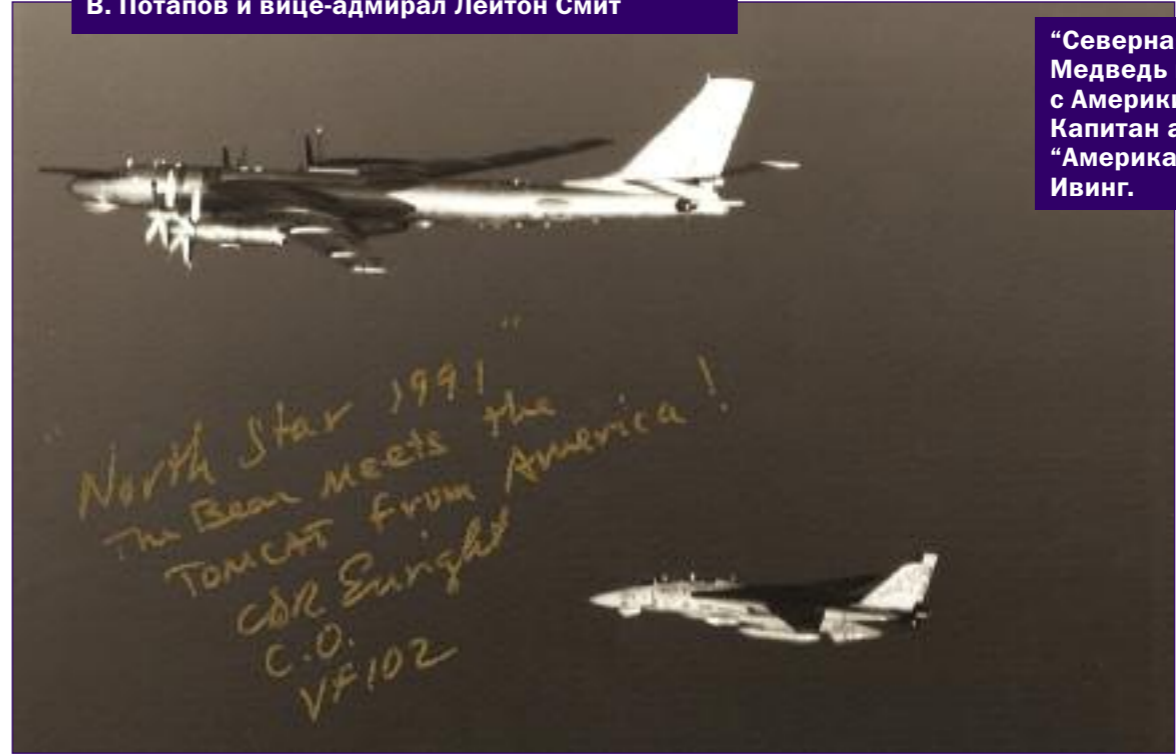
Визит в Военно-Морской колледж США



В. Потапов и вице-адмирал Лейтон Смит



В. Потапов с Кентом У. Ивингом



"Северная звезда 1991". Медведь встречает Томкэта с Америки! Капитан авианосца "Америка" Кент Уокер Ивинг.



ГВИНЕЯ. ОСВОЕНИЕ ЦЕНТРАЛЬНОЙ АТЛАНТИКИ. НАГРАДА ЗА МУЖЕСТВО.

В начале 70-х годов получило дополнительное развитие военно-экономическое сотрудничество между СССР и республикой Гвинея. По взаимной договоренности, в Конакри был развернут пункт материально-технического обеспечения военных кораблей СССР, которые стали регулярно заходить непосредственно в порт Конакри и продолжительное время находиться там. Еще в начале 60-х годов, по просьбе гвинейского правительства, был реконструирован аэродром в Конакри столице Гвинеи. Работы проводились под руководством советских специалистов, с помощью советской техники и материалов. Заново построенный аэродром “Гбессиа” тогда стал способен принимать тяжелые пассажирские и транспортные самолеты. С 1973 года на аэродроме Конакри стали регулярно приземляться и самолеты Ту-95рц ВВС Северного флота.

Первыми в 392 ОДРАП выполнили полет на воздушную разведку в Восточную Атлантику с посадкой на аэродроме Конакри (республика Гвинея) 21 июля 1973 года экипажи майоров Рыкова В.А. (штурман корабля капитан Бычков А.Ф.) и Балюкова Л.М. (штурман корабля капитан Смаль К.К.) с командиром группы подполковником Меленным В.С. Экипажи вылетали с аэродрома Оленья, продолжительность полета составила 12

часов 50 минут. Выполнив один маршрутный полет на воздушную разведку, 28 июля экипажи перелетели на базовый аэродром Кипелово. В дальнейшем в период 1973–1977 годов с этого аэродрома было выполнено 122 полета на воздушную разведку в Центральную Атлантику и в район Азорских островов

Использование аэродрома Конакри позволило значительно расширить границы ведения воздушной разведки в Атлантике в интересах ВМФ СССР. Под контроль воздушной разведки флота был взят основной морской путь перехода боевых кораблей и соединений ВМС США в Средиземное море и обратно. Если раньше полет в район Гибралтара выполнялся экипажами 392 ОДРАП на предельном радиусе, то теперь, вылетая из Конакри, они могли гарантированно выполнять полет и находиться в районах поиска длительное время. Это были районы, активно используемые подводными силами ВМФ СССР. Информация, получаемая подводными лодками от экипажей самолетов-разведчиков, позволяла им вести скрытое наблюдение за авианосными ударными группировками ВМС США.

В дальнейшем стало практиковаться вскрытие надводной обстановки в Атлантике одновременными вылетами самолетов Ту-95рц с аэродромов



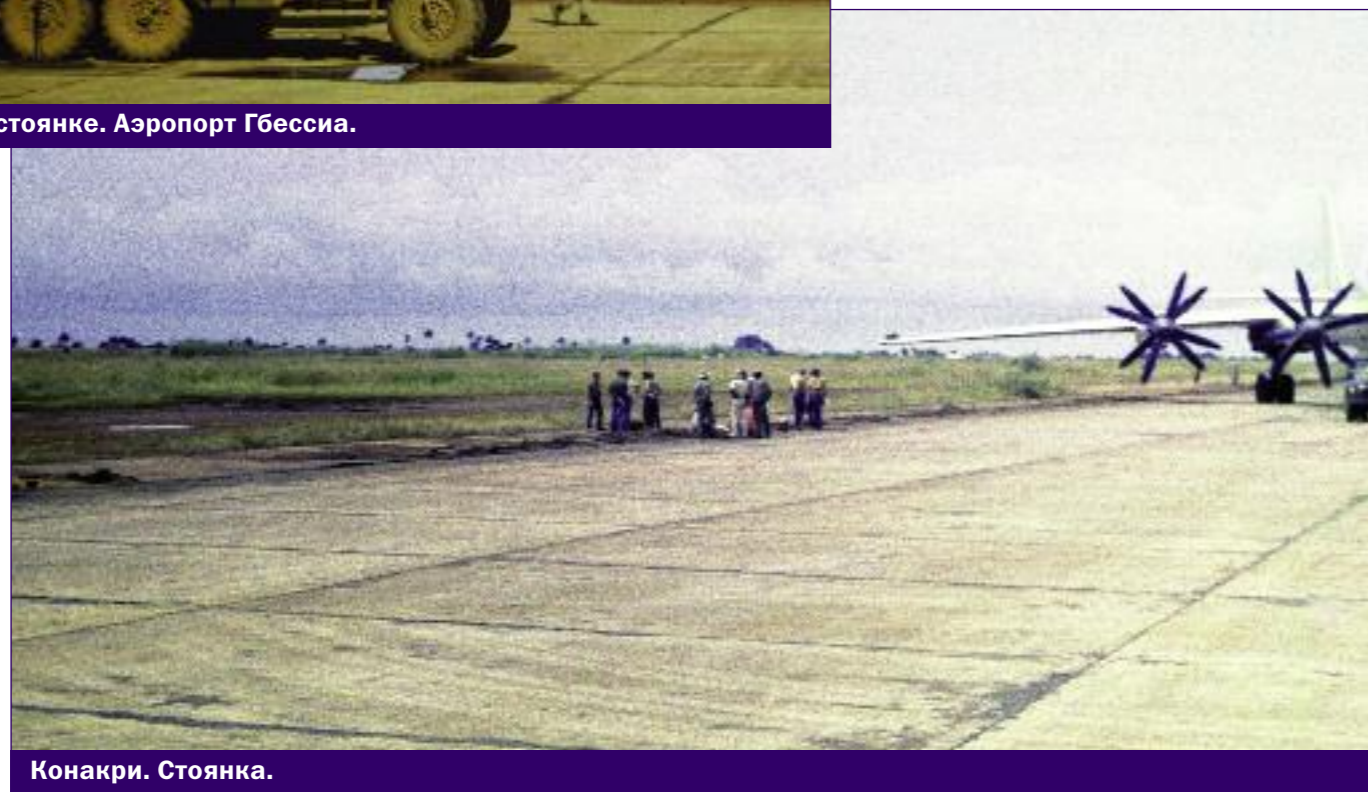
Подготовка авиатехники



Осмотр двигателя. Сурков В.И.



На стоянке. Аэропорт Гбессиа.



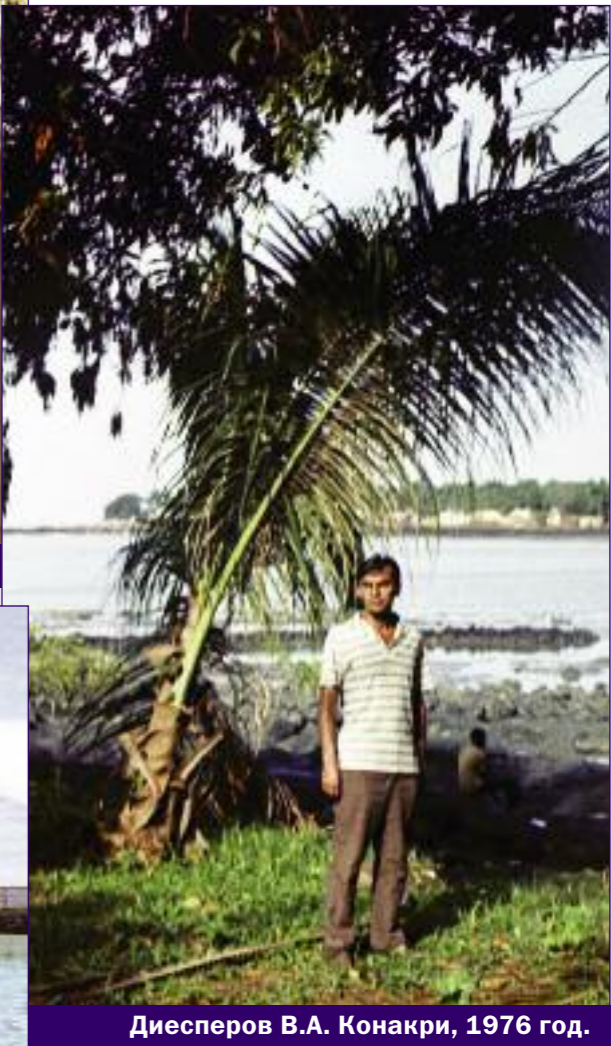
Конакри. Стоянка.



На территории советского посольства в Конакри



В бассейне советского посольства. Конакри, 1974 год.



Диесперов В.А. Конакри, 1976 год.



Меленный В.С. с членами экипажей. Конакри 1976 год.



Красносельских А.И., Меленный В.С.,
Вотяков В.И. Конакри, 1976 год.



Часть территории посольства СССР в Конакри, 1973 год



Вид на Конакри с крыши советского посольства



Вид на небольшой залив возле виллы проживания

Кубы, республики Гвинея и с аэродромов Северного флота на Кольском полуострове. Впервые в истории командование ВМФ СССР стало иметь оперативную, достоверную и регулярно обновляемую информацию о судоходстве, а также о перемещениях кораблей и корабельных группировок стран НАТО в масштабах Атлантического океана. Причём, взлетев одновременно с аэродромов Кубы и Африки, полк ограниченным количеством экипажей мог в течение суток вскрыть надводную обстановку, практически, во всей Атлантике и обеспечить ею ГШ ВМФ, чего до сих пор не способен был выполнить никто.

Командировки в Гвинею особой радости не приносили и, как правило, были нечастыми и недолгими, скорее всего, это зависело от взаимных договоренностей двух стран, и от руководства Гвинеи, которое всячески демонстрировало свою независимость от кого бы то ни было. Это была одна из самых бедных стран мира, со всеми атрибутами этой бедности, с жарким и влажным тропическим климатом, который переносился довольно тяжело.

Впервые попав в Конакри, летные экипажи проживали в дипломатической миссии СССР. Бытовые условия там были вполне нормальными, спальное помещение было оборудовано кондиционерами, питание, конечно, существенно отличалось от домашней реактивной нормы, но поскольку само пребывание было недолгим, то это только положительно сказывалось на организмах летчиков. Запомнился консервированный хлеб, с запахом спирта и специфическим привкусом. Техни-



Берег одного из островов Иль-де-Лос

ческой группе довелось жить рядом с аэродромом, в отеле под таким же названием "Гбессия". Здесь условия были уже только весьма приближенные к нормальным, не было кондиционеров. А если учесть, что всегда были проблемы с водой и электричеством...

Достопримечательностей, кроме местной экзотики, было немного, поэтому в основном экипажи почти никуда не ездили. Зато в обязательном порядке, перед отлетом домой, посещали местный базар, чтобы привезти домой ананасов и манго. Это было целое событие, которое превращалось почти в шоу.. При нашем появлении на рынке цены на фрукты молниеносно взлетали вверх, естественно, это касалось только нас. Поскольку местной валюты (силы) у нас было немного, приходилось торговаться, что было непривычным, зато темнокожие про-



Бортинженер Матвеев М.В. в морском порту Конакри, на заднем плане – советская дизельная подводная лодка



Маяк на одном из островов Иль-де-Лос



Корнилов Ю.П. и члены экипажа на рулѐжной дорожке. Конакри.



Командир экипажа Корнилов Ю.П. и руководитель полетов Иванов А. с личным составом группы



Друзья – и стар, и млад...



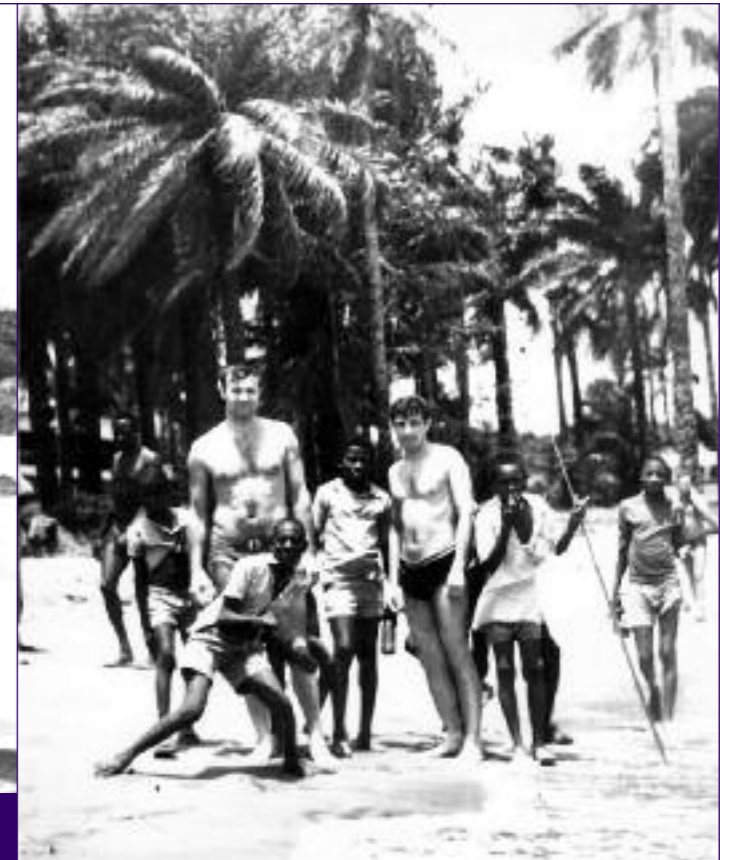
Славгородский Н.М., Еремин А.И., Смаль К.К., Шаповалов Ю. на берегу возле виллы



Конакри, фото на память



Кириенко С.И. (стоит второй слева) и личный состав группы. Острова Иль-де-Лос, 1977 год.



Меленный В.С. и Георгадзе Б.Г. в Конакри на пляже с местными жителями. Май 1974 года.

давцы, видя наши затруднения, делали это с явным удовольствием. Вообще, уличная торговля в Конакри процветала, было впечатление, что торгуют все... и всем. Даже наш советский шоколад “Аленка”, галеты, сахар из бортпайков, и советские сигареты, которыми мы щедро одаривали всех местных, перекочевывали на базар и попадались нам на глаза...

Западная часть Гвинеи омывается Атлантическим океаном, а столица Конакри расположена непосредственно на побережье, но искупаться в океане доводилось крайне редко и не всем. Вода в районе города по санитарным нормам была непригодна для купания, да и песчаных пляжей практически не было, побережье было в основном в камнях с острыми ракушками, которые резали ноги. Поэтому те, кому везло, могли нечасто, но посещать открытый бассейн в дипломатической миссии.

Нам с экипажем в июне 1977 года повезло больше. На рейде Конакри стоял БПК “Адмирал Нахимов” – флагманский в группировке советских военных кораблей в том районе Атлантики. Моряки были в походе уже давно, и появление здесь советских самолетов Ту-95рц стало для них событием. В нашу честь они устроили торжественный прием на корабле с экскурсиями, демонстрацией

вооружения и обедом. На другой день моряки сделали нам еще один подарок: своим катером перевезли экипажи на один из островов Иль-де-Лос, там было много тропической растительности, был прекрасный пляж и не было посторонних глаз. День пролетел незаметно, на том же катере нас доставили обратно.

Технически аэродром “Гбессиа” был оборудован крайне слабо, поэтому основным способом захода был визуальный. Основным визуальным ориентиром был сам город Конакри, расположенный целиком на длинном полуострове, выдающемся в океан. Аэродром находится на юго-восточной окраине города, всего в пятистах метрах от океана, в месте смыкания полуострова с материком, поэтому заход на посадку осуществлялся вдоль главной улицы, проходящей через весь город и служившей главным ориентиром по курсу захода. От крайней точки полуострова до ВПП было около 13 километров. Территория аэропорта не изобиловала строениями, недалеко от стоянки самолетов виднелось довольно скромное здание аэровокзала с вышкой да стояло несколько больших ангаров. Когда выезжали из аэропорта, в глаза бросилось большое количество само-



Пейзаж из окна автобуса



Спешит по делам...



На рынке Конакри



Местные красавицы...



Культурный обмен



Кузнецов Н.А., Нахалов Н., Смирнов В.

летов Ан-2, вертолетов Ми-4, по-видимому, еще не летавших, но уже пришедших в плачевное состояние. Стояли даже наши спортивные самолеты Як-18... Очевидно, это были издержки безвозмездной помощи освободившейся от колониализма Гвинее от стран социализма. На этой авиатехнике просто было некому летать, да и обслуживать ее было некому..

В дальнейшем летные экипажи и техническая группа во время командировки проживали на вилле, прямо на берегу океана, неподалеку от аэродрома. Вилла была арендована у зажиточного горожанина, минимум удобств, казарменная система, никаких кондиционеров.



Прогулка по острову. Калинин Е., Ковба Ю. (штурман вертолета Ка-25 на БПК "Адмирал Нахимов"), Нахалов Н.



Группа технического состава. Конакри, 1976 год.



Кузнецов Н.А., Диесперов В.А., Сидоров А.А., Кириенко С.И., Еремин А.И. Конакри, июнь 1977 года.



Летный и технический состав на одном из островов Иль-де-Лос

Совсем рядом размещались вила специалистов ПМТО и база со спецавтотехникой для подготовки самолетов к вылету. В первые годы руководил всем этим сложным хозяйством быв-

ший начальник штаба 1-й эскадрильи 392 ОДРАП майор Стрижаков Н.Н., прибывший сюда в длительную командировку. В столовой, на аэродроме, он наладил выпечку своего

хлеба, который получался довольно вкусным. Не было отбоя от советских специалистов, проживающих в Конакри, желающих получить несколько буханок этого хлеба.

Технические экипажи прилетали в Конакри, как правило, на самолете Ан-12. Последний взлет самолета Ту-95рц с аэродрома Конакри был выполнен 28 августа 1977 года экипажем майора Колобова с инструктором майором Матанцевым. В дальнейшем аэродром Конакри использовался в интересах полка редко, и только для промежуточной посадки самолетами Ан-12 и Ил-62, перевозящих технические группы в Луанду (Ангола).

Боевая деятельность полка велась с высокой эффективностью и была по праву отмечена специальной наградой. За высокую подготовку к выпол-



Матвеев М.В., Логинов Е.И., Мирончик М. Фото на территории посольства СССР, 1973 год.



Руководящий состав полка, Федотово, 1975 год

Начальник штаба полка Омельянов О.И., зам. командира полка по п/ч Князев М.Г., зам. командира полка Харитонов О.Н., командир полка Дубинский В.И., зам. командира полка по ИАС Гуценко В.П., зам. командира полка по ЛП Меленный В.С.



Вручение вымпела МО, Федотово, 1973 год



Пополнение молодых выпускников авиационно-технических училищ, осень 1974 года

нению боевых задач, успешное освоение зарубежных аэродромов и сверхдальних полетов в Центральную и Южную Атлантику и отличные действия на учениях 392 ОДРАП приказом МО СССР от 01.10 1973 года награжден Вымпелом Министра обороны СССР «за мужество и воинскую доблесть проявленные на учениях и в морских походах». Это было одно из первых таких награждений в Военно-Морском Флоте СССР. Заслуженный вымпел вручал в доме офицеров гарнизона Федотово командующий авиа-

цией северного Флота герой Советского Союза генерал – лейтенант Кузнецов А.Г., принимал его командир полка, заслуженный летчик СССР полковник Дубинский Владимир Иванович.

Разведка в Атлантике продолжалась, 27 июля 1974 года экипажи майоров Галушко В.Д. и Манина впервые произвели аэрофотосъемку головного в серии атомных авианосцев США, авианосца «Нимитц», который потом будет часто фигурировать в разведывательных донесениях экипажей 392 ОДРАП.

ОКЕАН-75. ТРАГЕДИЯ В ДАЛЕКОЙ АТЛАНТИКЕ.

В 1975 году приказом ГК ВМФ полковник Дубинский В.И. был назначен представителем ВВС ВМФ в Республике Куба, где затем находился до 1978 года. Он встречал и провожал экипажи, прилетавшие в Гавану, решал все возникающие вопросы по организации взаимодействия с кубинской стороной, обеспечивал практическое выполнение задач боевой службы экипажами 392 ОДРАП. Приятно было, после многочасового перелета через Атлантику, одним из первых на кубинской земле встретить своего боевого командира! Командиром полка вместо него был назначен подполковник Меленный Владимир Степанович, служивший в полку заместителем командира по летной подготовке.

В этом же году за успешное решение задач боевой и политической подготовки и успехи в деле коммунистического воспитания молодежи 392-й ОДРАП удостоился вручения Почётного Знамени от Московского горкома ВЛКСМ.

С 3 по 21 апреля 1975 года на Северном и Тихоокеанском флотах проводились крупномасштабные учения ВМФ СССР под кодовым названием «Океан-75», в которых задействовались вся морская авиация, в том числе и 392 ОДРАП. В период

с 10 по 21 апреля экипажами полка было произведено 49 самолетовылетов для вскрытия надводной обстановки в районах Западной, Центральной и Северо-Восточной Атлантики, Норвежского, Гренландского и Баренцева морей. Кроме базового и оперативных аэродромов при решении поставленных командованием флота и авиации задач активно использовались аэродромы Кубы и Гвинеи.

По одному из эпизодов учений, группа советских кораблей, находящихся в районе Гвинеи, не должна была допустить продвижения конвоев вдоль западного побережья Африки. Для руководства действиями подводных лодок походному штабу учений были необходимы данные разведывательной авиации. Для ведения разведки конвоев в океане в Конакри перелетела авиагруппа из двух самолётов ТУ-95рц и самолёта обеспечения Ан-12, экипажи Галушко В.Д. и Манина Ю.Н. приступили к выполнению задания.

Одновременно с аэродрома Хосе Марти выполняли вылеты для вскрытия надводной обстановки экипажи майора Бурова В.П. и майора Рыкова В.А. По окончании учений, успешно выполнив все свои задачи, обе тактические группы вернулись на аэродром базирования Кипелово.



Куба. Февраль.1976г.
Экипаж Манина Ю.Н.



Федотово, 1975 год. Харитонов О.Н., Меленный В.С., Гуценко В.П.



Меленный Владимир Степанович



Мироненко А.А., командующий ВВС ВМФ СССР,
и Дубинский В.И. – в то время – уже представи-
тель ВВС ВМФ СССР на Кубе. В кругу летчиков
ВВС Кубы. 1975 год, Сан-Антонио, Куба.



Экипаж Рыкова В.А. (крайний справа), возле летной
столовой, Федотово



Возле музея Революции в Гаване

Красносельских Аркадий
ИвановичЧлены команды судна «Владимир Трефолев» в период
поисковых мероприятийСпасательное судно
«Владимир Трефолев»

Траурный ритуал на спасательном судне «Владимир Трефолев»

Боевая учеба шла своим чередом... В соответствии с планом боевой подготовки с 10 по 16 июля 1976 г. в полку проводились масштабные летно-тактические учения. Задачи учений решались на обширных районах Западной, Центральной и Северо-Восточной Атлантики, в Гренландском, Норвежском, Северном, Баренцевом и Черном морях. Для этого 12 самолетов с экипажами было перебазировано на АС «Олень», 2 – на АС Конакри (Гвинея), 2 – на АС Хосе Марти (Куба). Вылеты выполнялись и с базового аэродрома.

Всего за период ЛТУ было выполнено 44 самолетовылета, налет составил 371 час, обнаружено 1236 целей, из них 102 военных корабля. Экипажи выполняли задачи в условиях сильного противодействия авиации ВВС и ВМС США, Англии, Норвегии.

К сожалению, не всегда заграничные командировки заканчивались благополучным возвращением экипажей домой...

4 августа 1976 года тактическая группа в составе экипажей Красносельских А.И. и Манина Ю.Н. после двухнедельного пребывания и работы на Кубе выполняла перелет по маршруту Гавана – Оленья. Через 6 ч. 20 мин. после взлета, на траверзе острова Ньюфаундленд (Канада), при изменении эшелона полета с 8700 до 9000 м произошло сваливание самолета ведущего в плоский штопор. В создавшейся аварийной обстановке экипаж предпринимал попытки вывода самолета в режим горизонтального полета, но он оставался неуправляемым, а перегрузки не позволили экипажу воспользоваться средствами спасения, самолет упал в океан. Ведомый перешел на снижение следом за ведущим, терпящим бедствие, запрашивал его. Когда стало ясно, что произошла трагедия, ведомый снизился на малые высоты, приступил к поиску... Поиск затрудняла облачность с нижним краем около 150 метров, значительно уменьшалась дальность обзора. Кроме какой-то яхты ничего не нашли.... Доложив на КП, ведущий получил команду по остатку топлива возвращаться на Кубу.

К месту падения немедленно были направлены корабли и суда, включенные в специальный спасательный отряд. Находящаяся на аэродроме Оленья тактическая группа полка в составе экипажей ведущего подполковника Игнатова Н.Ф. и ведомого майора Корнилова Ю.П., подготовленная для перелета в Конакри, в срочном порядке перенацеливается на Гавану с задачей попутно

обследовать район падения самолета. В полночь пара взлетела...

С рассветом, прибыв в заданный район, экипажи снизились на малую высоту и приступили к визуальному его обследованию. Не найдя на поверхности океана сколько-нибудь значимых фрагментов, с минимальным остатком топлива, пара взяла курс на Кубу.

Первыми в район падения самолета через 11 часов подошли советские суда «Палех», «Муслинский» и «Аджария». Они обнаружили на поверхности океана лишь отдельные фрагменты самолета, имевшие плавучесть, некоторые документы. Все это было поднято на борт, место отмечено на карте. К сожалению, при этом не был выставлен буй, что в последующем значительно осложнило спасательным судам задачи поиска самолета, поскольку ошибка в определении места самого спасательного судна в этом районе океана достигала семи миль.

Через 16 часов из района Фарерских островов к предполагаемому месту катастрофы подошло спасательное судно «Владимир Трефолев», из Гаваны (республика Куба) подошло спасательное судно «Алдан», спасательный буксир СБ-38, из Мурманска – танкер «Дубна». Отряд спасательных судов возглавил командир 88 бригады аварийно-спасательных судов Северного флота (БАСС СФ) капитан I ранга Иващенко М.К.

Поисковая операция началась. Обо всех деталях ее проведения подробно рассказывает отчет, который сегодня хранится в созданном в 2009 году музее управления поисковых и аварийно-спасательных работ Краснознаменного Северного флота.

В ходе подготовки материала для книги мне довелось познакомиться с Колпакчи Станиславом Петровичем, старшим мичманом запаса, ветераном водолазного дела, более трех тысяч часов отработавшим под водой, проходившим в то время службу в качестве водолаза-глубоководника на спасательном судне «Владимир Трефолев». Информация о поисковых мероприятиях, которая приводится ниже, записана с его слов и по материалам отчета. Сам Станислав Петрович Колпакчи во время поиска самолета провел в подводной наблюдательной камере более ста часов, выполнил не один десяток водолазных спусков.

Поскольку точного места падения самолета никто не знал, пришлось обследовать достаточ-



Место катастрофы экипажа Красносельских А.И. 4 августа 1976 года

Поиск и подъем
остатков самолета ТУ-95
в районе Ньюфаундлендской банки

15 августа — 6 сентября 1976 года.

МАРШРУТ ИТОГОВЫЕ ДАННЫЕ
1. Скорость движения (в км/ч) — 10
2. Высота полета (в км) — 10
3. Расстояние от места катастрофы (в км) — 10
4. Видимость (в км) — 10
5. Состояние неба (в баллах) — 10
6. Состояние моря (в баллах) — 10
7. Состояние погоды (в баллах) — 10
8. Видимость (в км) — 10
9. Состояние неба (в баллах) — 10
10. Состояние моря (в баллах) — 10
11. Состояние погоды (в баллах) — 10

ИТОГИ РАБОТЫ ПОИСКОВОЙ ГРУППЫ

№	Вид обнаруженного объекта	Глубина (м)	Длина (м)	Ширина (м)	Объем (м³)
1	Остатки самолета	51	10	10	100
2	Остатки самолета	51	10	10	100
3	Остатки самолета	51	10	10	100
4	Остатки самолета	51	10	10	100
5	Остатки самолета	51	10	10	100
6	Остатки самолета	51	10	10	100
7	Остатки самолета	51	10	10	100
8	Остатки самолета	51	10	10	100
9	Остатки самолета	51	10	10	100
10	Остатки самолета	51	10	10	100



Колпакчи Станислав Петрович

но обширный район. Поиск велся с помощью гидроакустических станций и визуально с применением специальных глубоководных аппаратов-батискафов, спускаемых на тросе с борта судна: наблюдательной камеры НК-300 и рабочей камеры РК-680. Все это требовало напряженной работы и времени... Часами, находясь на связи внутри камеры, операторы просматривали в иллюминаторы метр за метром океанское дно. Глубина в районе Ньюфаундлендской банки была около 50–60 метров, это позволило применить и траление грунта. Но результат долгое время был нулевым..., шел день за днем, поиски затягивались.

Иващенко М.К., возглавляющий поисковую операцию, в нарушение всех инструкций принял решение проводить осмотр дна не из неподвижной наблюдательной камеры, а во время движения судна со скоростью 3–4 узла.

Работа велась непрерывно, поиск вели даже при штормовой погоде, нулевой видимости в тумане. Шел уже сентябрь, с начала поиска спасательными судами уже была протралена площадь более пятисот квадратных километров. Только со спасательного судна “Владимир Трефолов” визуально на ходу и на якорю было осмотрено более тридцати квадратных километров дна. Экипаж именно этого судна через некоторое время первым и нашел на океанском дне то, что осталось от самолета.

Положительный результат поисков был получен неожиданно, почти через полтора месяца после катастрофы, когда экипаж судна был уже порядком измотан, хотя говорить о неожиданности или случайности после проделанной работы можно только условно.

Вечером, 17 сентября, учитывая накопившуюся усталость экипажа, командир бригады дал команду об отдыхе на следующий день. Но ст. лейтенант Юрий Шамин, спавший перед заступлением на ночную вахту, не знал об этом и утром 18 сентября, как обычно, сыграл побудку личному составу.

Капитан первого ранга Марат Иващенко не стал отменять приказ дежурного офицера, и поисковые работы продолжились. На судне снова опустили наблюдательную камеру и, идя галсами малым ходом, стали обшаривать дно. Через некоторое время “Трефолова” стала сопровождать стая дельфинов, которая, временами обгоняя судно и словно зазывая за собой, выполняла маневр, уходя влево. Экипаж с интересом наблюдал за ними,

ведь резвящиеся дельфины всегда вызывали положительные эмоции.

После нескольких маневров дельфиной стаей, Иващенко отдал приказ изменить курс влево для нового галса, в направлении, указываемом дельфинами. Почти сразу же после отворота, от старшины второй статьи Кириллина, дежурившего в наблюдательной камере, поступил сигнал об обнаружении фрагментов самолета. Самолет был обнаружен на удалении около 400 километров к юго-востоку от острова Ньюфаундленд, почти на краю Ньюфаундлендской банки, на глубине 51 метр, разброс его фрагментов был до 200 и более метров в разные стороны. В течение 18 дней велись работы по подъему деталей и частей самолета, аппаратуры, всего было поднято более 300 предметов. Был поднят контейнер МСРП-12 с записью параметров полета и работы двигателей и систем самолета, так называемый “черный ящик”, на самом деле ярко-оранжевого цвета шаровый контейнер с записывающим устройством, а вот бортовой магнитофон МС-61 (небольшого размера металлический контейнер) найти не удалось.

На борт “Владимира Трефолова” были подняты и останки всех 12 членов экипажа. Когда были закончены все работы, по флотским традициям, в соответствии с Корабельным уставом ВМФ СССР был проведен ритуал предания морю погибших. Экипаж судна в парадно-выходной форме, по сигналу “Большой сбор” был выстроен на кормовой палубе, по команде был приспущен кормовой флаг. После короткого траурного митинга, под звуки Гимна Советского Союза и оружейных залпов тела погибших были преданы морю, на воду опущен траурный венок. О погребении в море, широте и долготе места погребения сделана запись в вахтенном журнале, поисковая операция была завершена...

Наиболее вероятная причина катастрофы экипажа майора Красносельских А.И. — сваливание с последующим падением по траектории плоского штопора из-за непреднамеренного попадания в вихревой след (спутную струю) пролетевших перед этим самолётов, следовавших по международным трассам на высоте 9 000–10 000 м. Этот вывод был сделан комиссией по расследованию причин катастрофы после дешифрирования данных МСРП-12, поднятого с самолета. Полученная информация подтверждала появление внешних возмущающих сил и стремление



Траурные мероприятия, август 1976 года



Памятник экипажу Красносельских А.И.



Памятник экипажу Хазагерова В.М.

экипажа парировать их. При достижении вертикальной перегрузки 1,7–1,8 произошло сваливание самолета. В составе экипажа погибли:

- командир отряда майор **Красносельских Аркадий Иванович**
- помощник командира корабля капитан **Гарынычев Федор Егорович**
- штурман отряда капитан **Бычков Александр Филиппович**
- старший борттехник капитан **Скорородов Леонид Иванович**
- 2-й штурман старший лейтенант **Позняк Владимир Александрович**
- штурман-оператор старший лейтенант **Васильев Николай Федорович**
- оператор РТР лейтенант **Лебедев Евгений Николаевич**
- воздушный стрелок-радист прапорщик **Трифонов Михаил Николаевич**
- оператор СБД прапорщик **Грибалёв Владимир Ильич**
- оператор РР прапорщик **Федяшов Владимир Андреевич**
- КОУ прапорщик **Тараненко Александр Иванович**
- переводчик курсант **Колибачук Владимир Михайлович**, курсант ВИИЯ

Попав в сложную воздушную обстановку, экипаж проявил хладнокровие, мужество и самоотверженность, предпринял все возможное для ликвидации аварийной ситуации, выполнил воинский долг до конца.

Указом Президиума Верховного Совета СССР от 28 января 1977 года за мужество и самоотверженность, проявленные при исполнении воинского долга все члены экипажа награждены орденом “За службу Родине в Вооруженных Силах СССР” III степени (посмертно).

Август 1976 года остался в памяти федотовцев тяжелым месяцем...

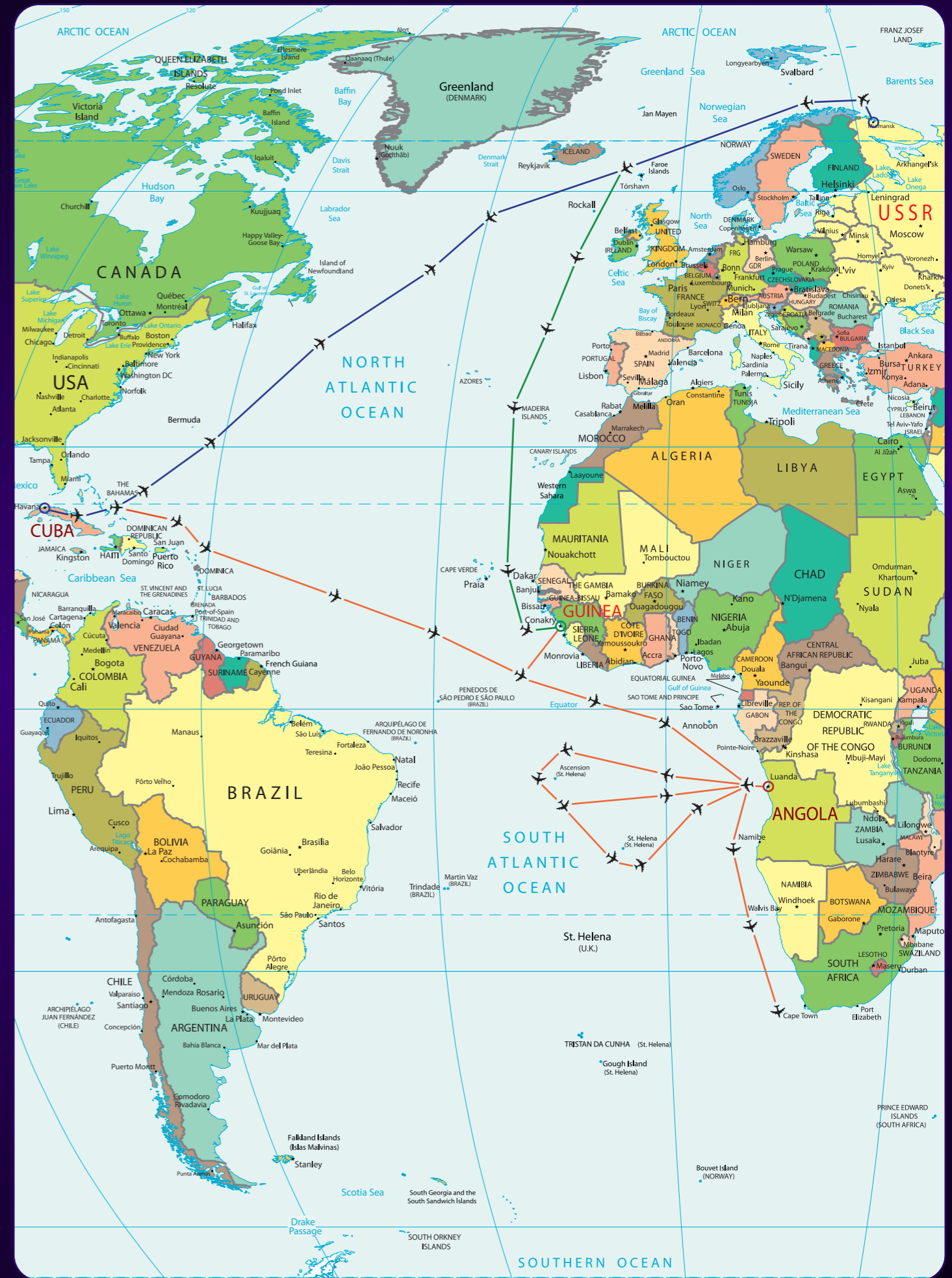
Через два дня после катастрофы экипажа Красносельских А.И., 6 августа на аэродроме Североморск-1 произошла катастрофа на самолете Ту-142. Кандидат на должность командира корабля лейтенант Хазагеров В.М. с инструктором Морозовым В.П. днём, в ПМУ, выполняли контрольный полёт по большой “коробочке”. После посадки на повышенной скорости, и пробега по полосе 740 метров, самолет развернуло вправо, и он сошел с ВПП. Пробежав по грунту около 350 метров, самолет упал в глубокий котлован с водой, разрушился и частично затонул. Погибли наши товарищи из соседнего, противолодочного полка:

- командир корабля лейтенант **Хазагеров Владимир Михайлович**
- командир корабля капитан **Басимов Марат Абдулович**
- штурман корабля капитан **Попов Владимир Петрович**
- старший борт. техник капитан **Хавкунов Петр Валентинович**
- штурман-оператор лейтенант **Пидручный Иван Иванович**
- оператор СБД прапорщик **Сиротин Юрий Владимирович**.

Церемония похорон для обеих экипажей состоялась в один день и это был один из самых “черных” дней гарнизона Федотово.



3 сентября 2012 года



Маршруты полетов экипажей 392 ОДРАП в Анголу через Кубу и Гвинею. Типовые полеты на ВР в Анголе.



“ОТКРЫТИЕ” АНГОЛЫ. СОЕДИНЯЯ ТРИ КОНТИНЕНТА.

В 1975 году после многолетней освободительной борьбы приобрела независимость Ангола. Советский Союз при этом решительно поддержал пришедшее к власти Народное движение за освобождение Анголы (МПЛА) – партию труда и ее лидера Агостиньо Нето. Два других национально освободительных движения ФНЛА и УНИТА, их лидеры, тоже активно участвовавшие в борьбе за независимость, оказались не у власти. Так в Анголе, уже в конце 1975 года, началась гражданская война, которая продолжалась вплоть до 2002 года. В войну вмешались Заир и ЮАР, войска которых вели активные боевые действия на стороне вооруженных формирований ФНЛА и УНИТА.

СССР оказывал помощь молодой развивающейся республике поставками оружия и техники, продовольствия и медикаментов. Тысячи военнослужащих прошли через Анголу в качестве военных советников и специалистов, помогая строить ангольскую армию. Боевые корабли ВМФ СССР своим постоянным присутствием в порту Луанды демонстрировали моральную и военную поддержку. Кроме военных, в Анголу направля-

лись специалисты для оказания помощи в восстановлении промышленности и сельского хозяйства, врачи, специалисты из других сфер жизнедеятельности. По данным Союза ветеранов Анголы не менее 50 тысяч советских граждан участвовало в оказании интернациональной помощи народу этой страны. После распада СССР, в 90-х годах, уже российские граждане продолжили эту благородную миссию.

В Луанде был развернут ПМТО (пункт материально-технического обеспечения), а, по сути, военно-морская база, предназначенная для приема и обеспечения всем необходимым советских боевых кораблей, подводных лодок и стратегических самолетов-разведчиков Ту-95рц, выполнявших боевую службу в этой части мирового океана. ПМТО относился к Северному флоту ВМФ СССР, а самолеты Ту-95рц, систематически выполнявшие в последующем вылеты с аэродрома Луанда, принадлежали 392 ОДРАП ВВС СФ.

Первый полет наших экипажей в Анголу выполнялся транзитом через Конакри. В этом полете участвовали экипажи майора Колобова В.К. с инструктором подполковником Балюковым Л.М.

(штурман — Ибрагимов З.Г., штурман-инструктор Кузнецов Н.А.) и майора Корнилова Ю.П. с инструктором и старшим группы, командиром полка полковником Меленным В.С. (штурман Бородаев В.Н., штурман-инструктор, главный штурман авиации ВМФ генерал-майор Армашов А.П.).

С аэродрома “Оленья” на Кольском полуострове, в Гвинею, экипажи вылетели 27 января 1977 года, а уже 29 января взлетев с аэродрома Конакри, впервые выполнили посадку на аэродроме Луанда Народной Республики Ангола.

Пребывание в Анголе было недолгим, выполнив 9 февраля вылет на воздушную разведку в Южную Атлантику, они 15 февраля уже летели назад в Конакри. В Конакри нашим экипажам задержаться тоже не пришлось, через сутки они улетели в Союз.

После этого вылеты экипажей 392 ОДРАП на самолетах Ту-95рц в Анголу стали регулярными. Как правило, они выполняли там несколько вылетов на воздушную разведку в Центральной и Южной Атлантике, а затем обратным маршрутом возвращались в Союз. В последующие 13 лет с аэродрома Луанда было выполнено около 330 вылетов на боевую службу.

Во время первого прилета в Анголу, экипажи Колобова В.К. и Корнилова Ю.П. жили в морском порту на борту плавмастерской ПМ-138 “Севастополь”, которая обеспечивала советские боевые корабли в том регионе. Сделано это было из соображений безопасности, обстановка в то время в Луанде была слишком беспокойной. Своим появлением на боевом корабле летчики внесли некоторую сумяти-

цу в четкий режим и распорядок его жизни. Они отдыхали, ловили рыбу, загорали, бегали купаться в океане напротив КПП на въезде в морской порт, ездили в аэропорт, готовились к полетам, улетали, прилетали, в общем, жили своей непонятной жизнью, не вписываясь в ритм жизни корабля и доставляя морякам немало хлопот. Последние, из чувства гостеприимства, терпеливо сносили эти авиационные вольности...

В дальнейшем летные и технические экипажи 392 ОДРАП располагались рядом с океаном в пригороде Луанды, на территории ПМТО Северного флота “Маяк”, в так называемой “английской школе”. Когда-то здесь находилась католическая английская школа, отсюда и появилось это название. А до появления военных специалистов, направленных в Анголу с Краснознаменного Северного флота, в этом месте базировался ангольский батальон ПВО. Территория круглосуточно охранялась нашими моряками.

В августе 1977 года тактическая группа, состоявшая из двух экипажей, Колобова В.К. и Корнилова Ю.П., перелетев на кубинский аэродром Хосе-Марти, готовилась к перелету в народную республику Ангола. Планировалось, что, перелетев в Луанду и отработав там, экипажи вернуться в Гавану и затем с Кубы вылетят домой. Этот вылет по маршруту Гавана-Луанда должен был стать первым в истории полка.

В дополнение к заданию по воздушной разведке на полет, экипажам была поставлена задача по отработке взаимодействия с нашими подводными лодками в районе Центральной Атлантики, находящемся нес-

колько в стороне от маршрута перелета. В качестве запасного аэродрома, на случай нехватки топлива, был дан аэродром Конакри. В случае крайней необходимости рекомендовалась посадка на нем, дозаправка и немедленный вылет в Анголу. Руководство республики Гвинея тогда уже с прохладцей относилось к периодическому пребыванию советских самолетов Ту-95рц на аэродроме Конакри.

Взлетев с аэродрома им. Хосе Марти 6 августа, экипажи приступили к выполнению задания. Пребывание в течение 1,5–2 часов в районе работы с подводными лодками уже не позволяло по остатку топлива продолжить перелет в Луанду, и было принято решение запросить посадку в Конакри. Разрешение было получено, экипажи взяли курс на Конакри. Перелет Гавана — Луанда в этот раз не состоялся...

При выполнении посадки в экипаже майора Колобова В.К. произошла поломка самолета. Экипаж вместе с самолетом остался на аэродроме Конакри устранять неисправность, а экипаж майора Корнилова Ю.П., после короткого отдыха, уже на следующий день, 7 августа, перелетел в Народную республику Ангола, на аэродром Луанда.

Посадка осуществлялась в ночное время, без освещения ВПП прожекторами, на непригодно узкую для нашего самолета полосу. Огни полосы в первом заходе не включились, пришлось уходить на второй круг, на втором заходе они зажглись и посадка была произведена нормально.

Чтобы понять, почему достаточно жесткие условия предъявлялись к подготовке летчиков и экипажей, выполняющих поле-



Балуков Леонид Митрофанович



Колобов Виктор Константинович



Корнилов Юрий Петрович, в полете на автопилоте



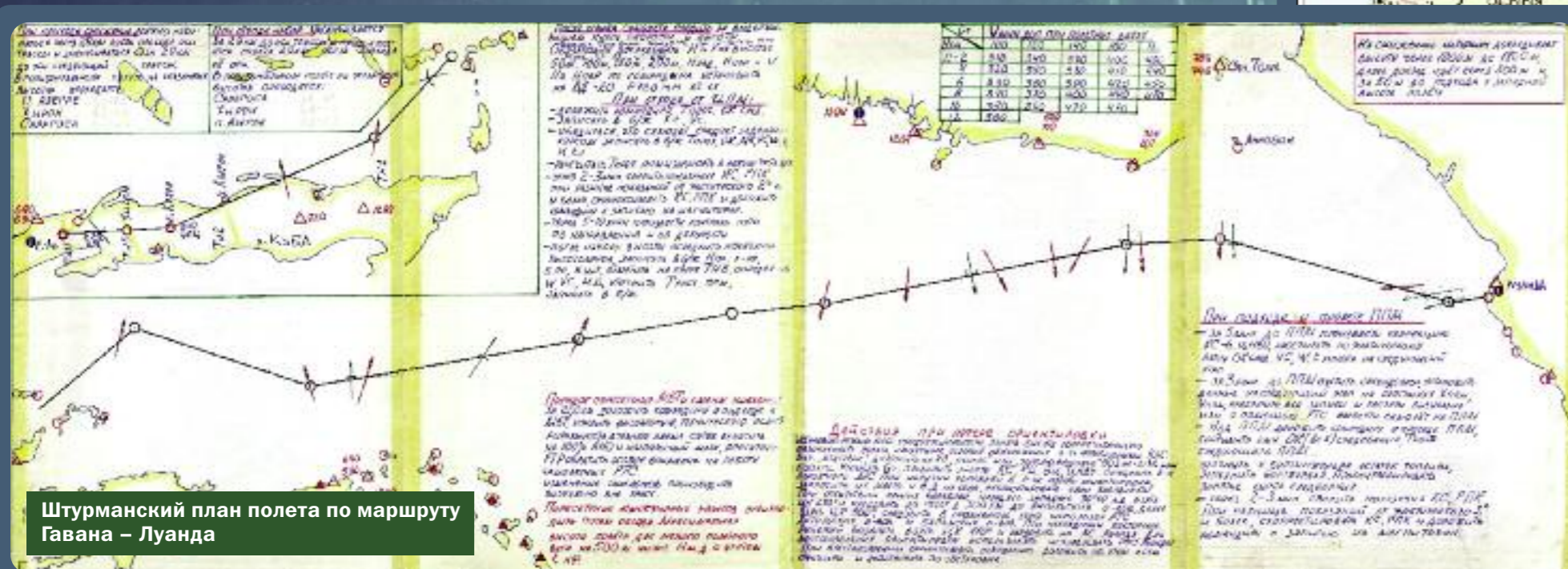
Балуков Л.М., Колобов В.К. Набережная Луанды, февраль 1977 г.



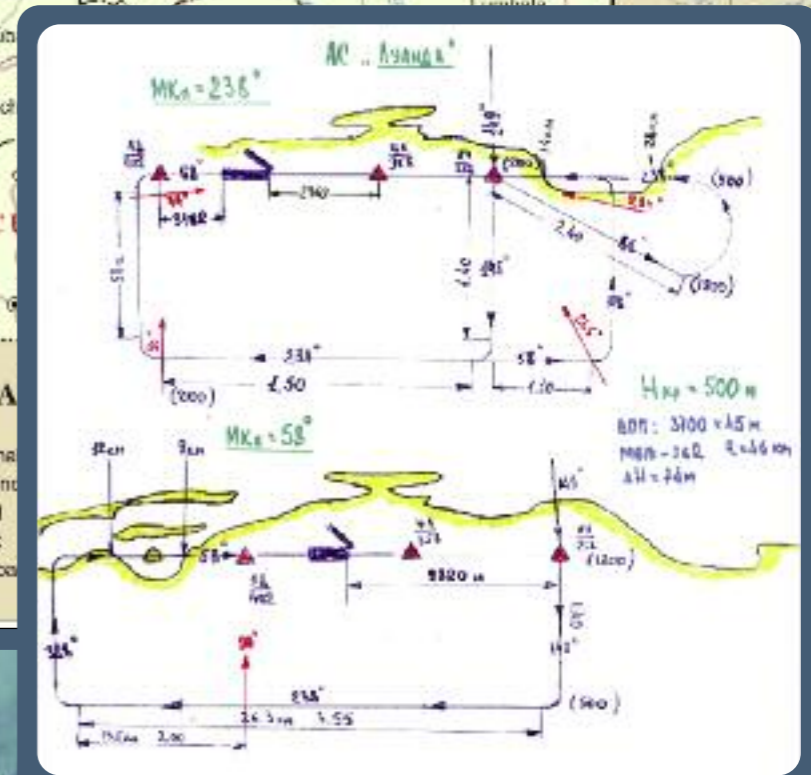
Ту-95рц – заход и посадку, Ангола, Луанда



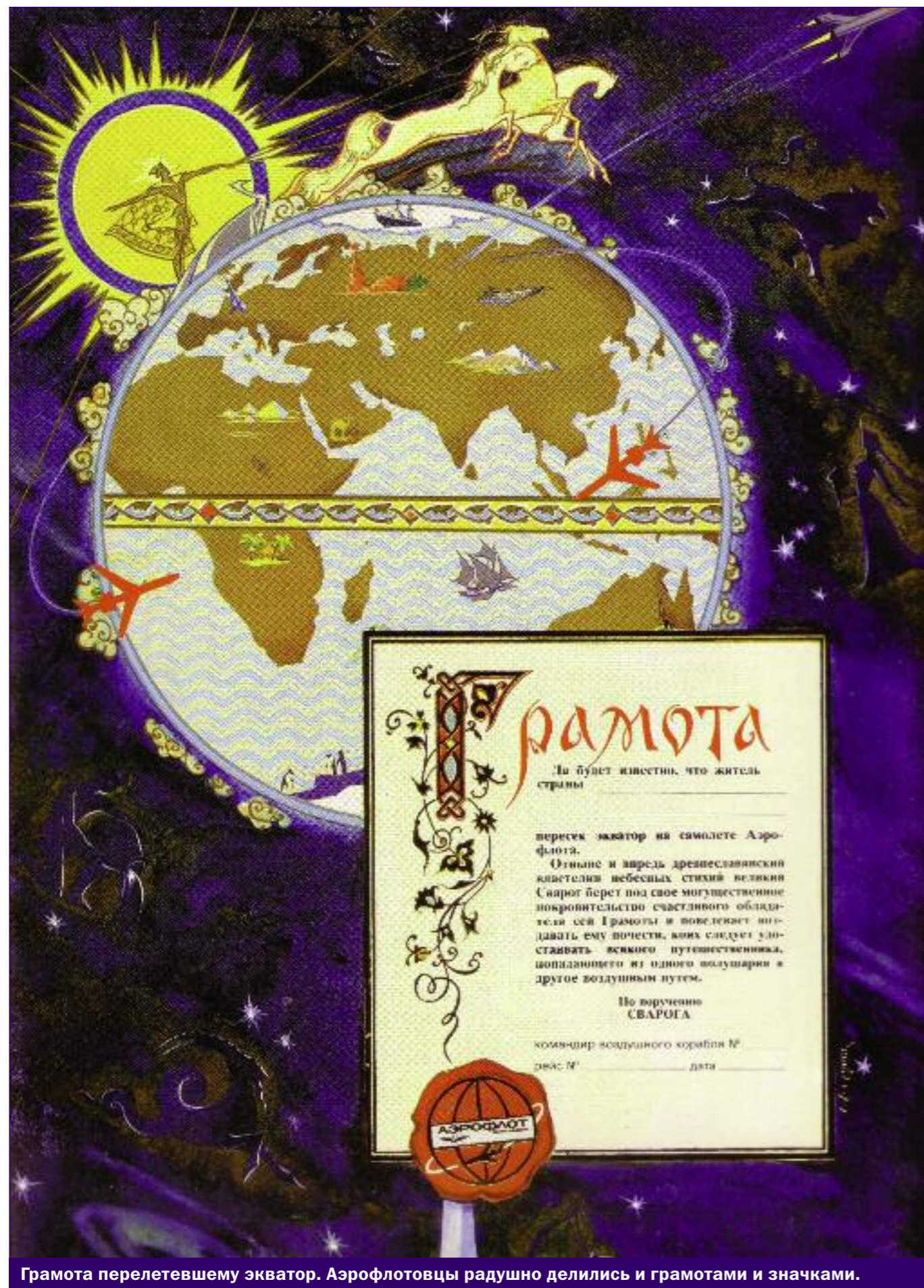
На посадочном курсе, аэропорт Луанда



Штурманский план полета по маршруту Гавана - Луанда



Рабочая схема захода на посадку на аэродроме Луанда для Ту-95рц



Грамота перелетевшему экватор. Аэрофлотовцы радушно делились и грамотами и значками.

ты на зарубежные аэродромы, достаточно сравнить ширину ВПП на Кубе и в Анголе, которая была не более 45 метров, а также размах крыла самолета Ту-95рц в 50 метров и ширину колеи шасси в 21 метр. В Союзе полосы для наших типов самолетов обычно были в полтора-два раза шире. Расслабляться не приходилось, ведь кроме этой узкой полосы садиться было просто некуда, вне зависимости от погодных условий на посадке, да и керосина было порой на посадке всего на один-два захода. Кроме того радио и светотехническое оборудование аэродромов тоже оставляло желать лучшего. О климатических особенностях полетов в околоэкваториальных широтах особый разговор.

Выполнив вылет в Южную Атлантику на воздушную разведку, экипаж Корнилова Ю.П., (штурман Бородаев В.Н.) готовился к перелету на Кубу. В главном штабе ВМФ тогда было принято решение о перелете из Луанды в Гавану одиночно, при

этом обеспечив его встречу в воздухе над Центральной Атлантикой экипажами тактической группы самолетов-разведчиков полка в составе экипажей майора Федотова Н.Г. (штурман Бурмистров П.П.) и майора Симачева Г.Н. (штурман Алексеев В.В.), находившимися в это время на Кубе.

Взлет с обоих аэродромов был выполнен строго в заданное время 19 августа. Пара “кубинских” экипажей, благополучно обойдя Антильский архипелаг и в последний раз зафиксировав радиолокационный контакт с одним из его островов, взяла курс в точку встречи с “ангольским экипажем”. Встреча экипажей произошла в строго расчетное время в расчетной точке. Все трое взяли курс на остров Свободы. Полет по маршруту и посадка на аэродроме Хосе-Марти были успешно выполнены. Это был первый в истории полка перелет, связывающий Луанду и Гавану, в дальнейшем этим маршрутом прошли многие экипажи полка.

После короткого отдыха экипажи полка в составе группы из трех самолетов благополучно осуществили перелет на свой аэродром базирования Кипелово. Экипаж Колобова В.К., устранив в Конакри неисправности на самолете, также благополучно вернулся домой. В дальнейшем самолеты Ту-95рц в Конакри не садись, перелеты в Анголу стали осуществляться исключительно через Кубу.

А первый, в истории полка, перелет по маршруту Оленья – Гавана – Луанда в октябре 1977 года осуществила тактическая группа в

составе экипажей Еремина А.И. (штурманы Смаль К.К., Боголепов Р.А.), Кириенко С.И. (штурманы Данкин В.Г., Герман В.С.), старший группы Харитонов О.Н. Перелет из Гаваны в Луанду состоялся 6 октября, время полета составило 16 часов 52 минуты. С этого времени полеты экипажей полка в Анголу транзитом через Кубу стали производиться регулярно. А вслед за “ангольской парой”, как правило, в Сан-Антонио из Оленьей прилетало еще два экипажа, и одновременно работали две пары, одна на Кубе, вторая в Анголе.

Военный журналист, полковник, заместитель председателя Совета Союза ветеранов Анголы Сергей Коломнин, прослуживший в Анголе несколько лет, в своей книге “Русский спецназ в Африке” так описывает одну из первых посадок Ту-95рц в аэропорту Луанда:

“Советские самолеты-разведчики Ту-95рц садились красиво. Всегда летая парами, они были похожи на огромных серебристых птиц-мутантов с неестественно длинным, узким телом. Вращающиеся в разные стороны лопасти (на каждом крыле стояла пара мощных двигателей с разновращающимися винтами) оставляли ощущение какой-то особой воздушности, а нелепо прилепленная к нижней части фюзеляжа станция наведения и целеуказания – основное оружие самолета-разведчика, напоминала яйцо, готовое вот-вот выпасть из чрева этой гигантской птицы.

Экипажи, прошедшие в воздухе на маршруте Гавана – Луанда уже более 16 часов, видимо предвкушают скорый отдых. Им невдомек, что в обеспечении их



Перелетевшему экватор



Ту-95рц в аэропорту Луанда



Луанда, 29 января 1977 года. Экипаж Корнилова Ю.П., встречающие представители советской и ангольской сторон.

посадки сегодня впервые принимает участие не профессиональный переводчик, а желторотый курсант, только, только начавший изъясняться по-португальски на общие темы с местными. А при обеспечении посадки самолета требуется знание специальной терминологии и авиационных реалий. Старший же по авиагруппе ПМТО, он же руководитель полетов подполковник Желнин, к сожалению, так и не удосужился даже в общих чертах объяснить, как он будет сажать боевые самолеты. Инструктаж группы полетов накануне, конечно, был. Но задачи подчиненным ставились в основном по двум аспектам: техническому обес-

печению и секретности. Мои действия назавтра Желнин определил кратко, следующей фразой: “Я – на вышке (“вышка” – КДП, командно-диспетчерский пункт), со мной переводчик, остальные по боевому расписанию”

На “вышке” после 30-градусной жары просто рай, работают кондиционеры, пахнет ароматным кофе, который в немереных количествах поглощают два местных диспетчера. Оба мулаты (или “метисы”, от португальского “mesti?o” – смешанный, родившийся от брака людей разных рас), свободно говорят на двух языках, с университетским образованием.

... Диспетчеры, конечно, ничего не знают о прилете Ту-95рц и откровенно удивлены вторжением чужих в свою епархию. Сообщать же им до поры до времени о прибытии “тушек” запрещено. Секрет! Но вот “борты” вышли на связь. Желнин запрашивает: “Удаление? Эшелон? Остаток топлива?”. Все в норме. Скоро выход на дальний привод. И тут начинается самое трудное. До сего времени следовали достаточно легкие вопросы типа: “Извините, такой-то эшелон не занят? или “Не скажите ли, какие самолеты на подходе?”. И тут Желнин ошеломляет меня фразой: “Передай то-



Федотов Н.Г., Симачев Г.Н.



Экипажи Федотова Н.Г., Симачева Г.Н. Гавана, 1977 год.



1977 год, аэропорт Луанда

варищам, что наши будут садиться “по коробочке”. Лихорадочно соображаю. Как переводится слово “коробочка” на португальский знаю, не тупой. Но верно ли это? Чувствую, речь идет совсем о другом. Прошу товарища подполковника объяснить, в чем подвох.

“Ну, что тут непонятного? По коробочке, значит по коробочке. Ты им переведи, они поймут...”. Времени на расспросы и разъяснения нет, самолеты вот, вот должны появиться в секторе над аэродромом. Перевожу дословно, другого выхода нет. В ответ следует длинная пауза и недоуменные взгляды. В глазах ангольцев читаю приблизительно следующее: “Черт их знает, этих советику, они же в космос летают, может, у них так принято. Или это новый секретный способ захода на посадку?”

Но нам везет. Воздушное пространство над аэродромом относительно свободно. Кубинские истребители сегодня не летают, а пару вертолетов

и легкий самолет-авиетку мулаты-диспетчеры срочно загоняют куда-то от греха подальше. Сложнее с приближающимся пассажирским “Боингом” португальской авиакомпании, как раз в этот момент запросившим эшелон для снижения. Его ловкие ребята усылают на второй круг. Следует широкий жест, адресованный к нам: мол, все свободно, “камарадаш”, садитесь, хоть “по коробочке”, хоть “по ящичку”.

Следующим утром (вечером “достать” Желнина не удалось, по случаю успешно доставленной на одной из “тушек” канистры спирта) пытаю руководителя полетов. Оказывается “коробочка” — это сленговый термин наших летчиков, обозначающий один из способов захода на посадку. Он включает в себя проход над аэродромом с периодическими разворотами на 90 градусов.

С тут же составленной схемой мчусь на КДП. Знакомые мулаты еще не сменились. Показываю рисунок. Да, да все понятно. Но, естественно,



Экипаж Кириенко С.И., ПМТО “Маяк”



Экипаж Еремина А.И., ПМТО “Маяк”

по-португальски никакая это не “коробочка”. Совершенно иначе трактуется и положение самолета в каждой точке этого маневра. Вчера Желнин настойчиво требовал от меня сообщать ангольцам о каждом элементе маневра. “А, ну-ка переведи товарищам: первый борт выполнил второй разворот”. Мой лепет прямого перевода вызывал лишь непонимающую улыбку. Еще бы! “Второй разворот” в местной диспетчерской терминологии соответствовал фразе “Иду с попутным ветром”. Вот тебе и “коробочка!”. Страшно вспомнить вчерашнее, особенно пассажирский “Боинг”, отправленный предусмотрительными мулатами на второй круг. Эта пресловутая “коробочка” могла бы обернуться не одним десятком ящиков, но не виртуальных, а деревянных”.

С января 1978 года, по прилету в Луанду, летный и технический состав стали размещать на территории аэродрома, в авиационной группе обеспечения полетов Ту-95рц, которая входила в состав ПМТО “Маяк”. Руководителем этой группы впоследствии стал и заместитель командира 392 ОДРАП Балюков Л.М, имевший авторитет среди однополчан и большой опыт использования аэродромов Кубы, Гвинеи и Анголы. Он руководил авиагруппой в период с 1984 по 1987 год, тепло встречая и провожая в полет однополчан. В “английскую школу” ездили ежедневно в столовую, по необходимости — на узел связи, а в порт — с дружескими визитами на наши корабли. Дружба с моряками всегда сопровождала авиаторов-разведчиков, где бы они ни находились.



На ПМ “Севастополь”, март 1977 года



Март 1977 года, Луанда. Аэропорт.
Сидят: Славгородский Н., Корнилов Ю., Байда В.
Стоят: Фролов С., Воробьев В., Михеев Ю., Журавлев Ю.



Ангола плакат, 1977 год

МЕТЕОНАПАСТИ

С погодными капризами экипажам полка приходилось сталкиваться почти в каждом маршрутном полете. Обусловлено это было большими: продолжительностью полетов и протяженностью пролагаемых маршрутов. Какой бы точный прогноз ни старались дать метеорологи, в каждом полете приходилось встречаться с явлениями погоды, которые им было просто трудно спрогнозировать. Не зря Атлантику называли и называют “кухней погоды”, реальные метеоусловия здесь могут намного отличаться от полученного перед вылетом прогноза. Погода существенно меняется и в районе аэродрома взлета за те 15–17 часов, которые проходят после вылета экипажей на маршрут. Особенно это характерно для осеннего и весеннего периодов.

При полете из Гаваны в Луанду и обратно экипажам в обязательном порядке приходилось пересекать тропический фронт, который тянулся над океаном на тысячи километров. Верхняя граница фронтальной облачности иногда достигала 14000–15000 м, что намного превышало потолок самолета, поэтому пересекать фронт набором высоты было бы безумием. Когда видишь самолет летящего в паре с тобой ведомого или ведущего на фоне фронтальной облачности, поднимающейся шапками намного выше высоты полета, понимаешь, насколько мелким и беспомощным ты можешь оказаться перед природой.

Ширина фронта, как правило, была в несколько сотен километров, искали с помощью РЛС в нем разрывы. Везло, если они сразу попадались, иногда для их поиска приходилось значительно отклоняться от линии пути, что уменьшало запас топлива. Бывали случаи непреднамеренного попадания во фронтальную облачность, тогда приходилось тяжело — фронт показывал все, на что он способен... К счастью все заканчивалось благополучно, хотя был в полку однажды случай посадки Ту-95рц в Сан-Антонио с побитыми градом

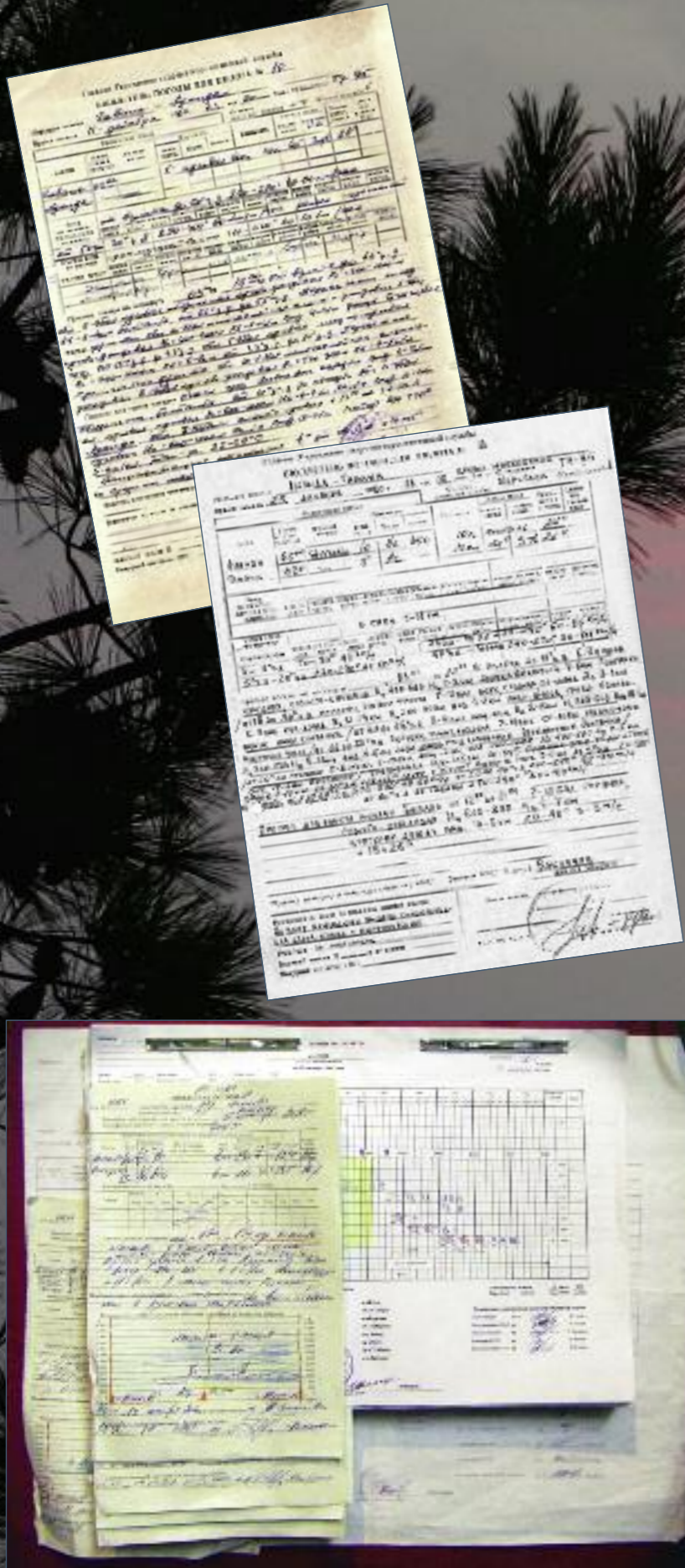
сотами маслорадиатора на двигателях и минимальным остатком масла в системе. Можно было остаться без двигателей в любой момент...

Практически по всему маршруту встречались отдельные мощно-кучевые облака с высокой верхней кромкой, поэтому весь полет приходилось маневрировать, на это уходило дополнительное топливо. Температура воздуха за бортом довольно часто имела большие отклонения в положительную сторону от стандартной, расчетной — это значительно уменьшало потолок самолета и дополнительно увеличивало расход топлива.

Перелеты в Гавану и Луанду порой давались нелегко. Резкие перемены в климате, перепады температур, резкая смена часовых поясов сказывались и на людях и на технике. Экипажам приходилось попадать в струйные течения, характерные сильной болтанкой, обходить грозы, длительное время выполнять полет в облаках, над океаном, при отсутствии каких-либо ориентиров и реальных запасных аэродромов. Штурманы и летчики в этих условиях творили чудеса, а экипажи проявляли настоящие мужество и выдержку. При этом стремились экономить топливо, летая по потолкам “на дальность”, то есть, постоянно подбирая режим полета, при котором достигался минимальный километровый расход топлива. Искусство таких полетов потом было освоено почти всеми экипажами полка, и не раз выручало их, давая в нужное время дополнительные килограммы топлива.

Из-за высоких температур воздуха взлетать с зарубежных аэродромов приходилось обычно ночью. Взлет с максимальным взлетным весом в этих условиях был одним из самых сложных элементов полета для нашего типа самолета, к его выполнению подходили с особой ответственностью и вниманием.

В полетах приходилось встречаться с интересными атмосферными явлениями, например, с по-



лярным сиянием. Конечно, это было далеко за полярным кругом, впечатляющее зрелище, с перетеканием форм и размеров, яркости и цвета. Такое ощущение, что набери еще метров 500, и ты достанешь до него. Визуальный обман..., при этом, как правило, пропадала дальняя связь.

Много раз в воздухе приходилось встречать расцветы и закаты. Красочное зрелище! Не раз путали с посторонним самолетом утреннюю (хотя с успехом ее можно было бы назвать и вечерней) звезду — Венеру. В лучах солнца, которое было уже или еще за горизонтом, она мерцала разноцветом, в том числе красным и зеленым. Это мерцание было очень схоже с мерцанием бортовых аэронавигационных огней. Такое ощущение, что какой-то самолет сопровождает тебя. Так получили приметку — увидел Венеру, значит дело к расцвету...

Избегая грозовую облачность, иногда все же непреднамеренно в нее попадали. Однажды при полете в облаках в мой самолет попала молния, повредив антенну, и лишив дальней связи. Страшного в этом ничего не было, ведь летали парами, но было неприятно...

А в одном из полетов, ночью при пересечении фронтальной облачности отказала РЛС. Пришлось пережить полтора десятка неприятных минут. Запомнились белки глаз в свете ламп УФО и ужас в них у стоявшего в проходе оператора РТР, когда оглянулся назад. Самому, правда, было не до ужаса, всю крутил штурвал и двигал педалями, парируя дикую болтанку.

Довелось наблюдать огни святого Эльма. После взлета с аэродрома Хосе-Марти, ночью, уже на отходе от Кубы вошли в размытую неплотную облачность. Полет был спокоен. Потом в наушниках шлемофона начался треск, по стеклам кабины заструились голубые полоски статических разрядов. Затем на конце заправочной штанги повис целый ёжик из достаточно длинных голубых разрядов, такие же появились на коках и винтах двигателей, на плоскостях. В кабине появился специфический запах перегретой радиоаппаратуры. Длилось это явление не очень долго, но видеть перед глазами этого электрического ежика было не очень приятно. Вышли из облаков, и все прекратилось.

Однажды довелось при заходе на посадку в Оленьей попасть в снежный заряд. Хуже ничего не видел... Топлива было немного, с запасными аэродромами, похоже, была проблема. Да и летели мы в Оленью, как на транзитный, перед загра-

ницей аэродром. Там и должен был состояться основной контроль готовности к вылету на Кубу, все было расписано...

С вылетом на аэродроме Кипелово задержались, поэтому, когда прилетели на Север, дневные сумерки там уже перешли в ночь. И как всегда бывает, неожиданно подошла облачность, и аэродром накрыло снежным зарядом.

В первом заходе заряд снега был такой плотности, что не удалось уверенно зацепиться визуально за полосу. Увидел только первую пару огней в створе ВПП, но не смог определиться по курсу. Да и снос, хотя и был небольшим, он тоже усложнял дело, в общем, и я и ведомый ушли на повторный заход.

Во втором заходе повезло больше, увидел уже несколько огней...Посадочные фары правый летчик включил по команде перед самой землей. Очень трудно было определить высоту на выравнивании и выдерживании, полоса была покрыта ровным снежным ковриком. Кроме того, полоса в Оленьей была "двугорбой", и садиться на нее и в простых то условиях надо было уметь. Горб с курсом 190 был в начале полосы. Низкое выравнивание приводило к грубой посадке, при высоком выравнивании получался большой перелет, полоса как бы уходила под тебя. Чутье "заднего места" не подвело и на этот раз, посадка получилась как никогда мягкой. Сложнее оказалось с выдерживанием направления на пробеге, пришлось крутить головой вправо и влево, чтобы держаться занесенной снегом осевой и остаться на полосе. Впереди по курсу видимость была ограничена. С трудом разглядели рулежку, помог руководитель, срулили с полосы.

Следом заходил ведомый, в котором я был уверен. Посадка тоже была нормальной. Я потом спросил его — А как ты на пробеге искал осевую? На что он мне резонно ответил, что если я без проблем срулил с полосы, то зачем ему было искать осевую, когда была колея от нашего самолета!..

Вылезли оба из кабин самолетов "слегка" вспотевшие... Дальше все было по расписанному, и контроль готовности, и перелет в Гавану.

В Сан-Антонио, на Кубе, пришлось садиться визуально с курсом, не оборудованным средствами для посадки. Возвращались парой с маршрута. Обычно подходили в район аэродрома с курсом, почти на 180 градусов отличавшимся от основного посадочного, строили маневр отворотом на расчет-



Стоянка. Дождь...

Дождь в Федотово...



... и туман

ный угол и заходили на посадку. При подходе к аэродрому руководитель полетов проинформировал о том, что к основному посадочному курсу подходит грозовая облачность с осадками и рекомендовал садиться сходу с противоположным основным курсом посадки, не строя никаких маневров. Высота была приличная, с трудом, но успели снизить, выпустить шасси и визуалью совершить посадку. И вовремя...! Когда были на посадочном курсе, с другой стороны аэродрома, навстречу нам, темной стеной надвигалась гроза. Только успели срулить с полосы, как начался тропический ливень! Потoki воды просто падали сверху. Стеклоочистители не справлялись, и видимости практически не стало, пришлось остановиться на рулежке и ждать. Ливень прекратился, только тогда стало возможным продолжить руление. Никому не желал бы попасть в момент посадки в тропический ливень! Воздушные винты в этот момент можно было с полной уверенностью называть гребными...

При дальних перелетах на Кубу, в Анголу и обратно, основными метеорологическими элементами, определяющими исход полета были скорость и направление ветра по маршруту. Задача метеорологов была точно определить и спрогнозировать ветровую обстановку, представить точные данные для предварительного расчета полета. При перелете на Кубу, как правило, преобладали встречные ветра, и по этой причине довольно часто вылет переносился на более благоприятные дни. Такая же ситуация была и при перелетах из Анголы на Кубу. Неоднократно из-за сложной ветровой обстановки



Туман над полосой...

выполнялась посадка на ближайший кубинский запасной аэродром Ольгин. Были случаи, когда из-за сильного встречного ветра экипажи были вынуждены возвращаться по остатку топлива на аэродром вылета.

Любому летчику в своей летной практике приходилось сталкиваться с необходимостью посадки в сложных метеорологических условиях при так называемом минимуме погоды, когда нижний край облачности и го-

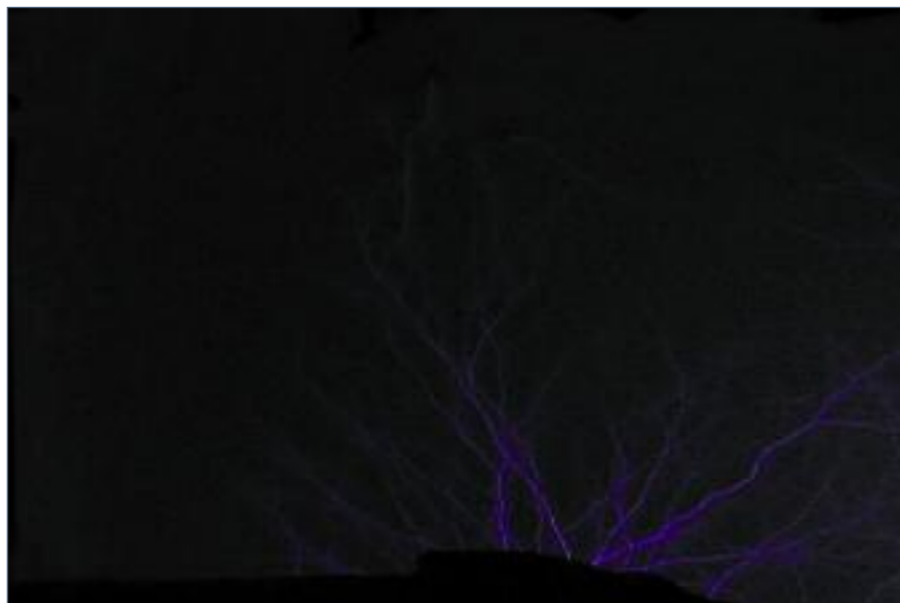
ризонтальная видимость, усложняемая осадками, дымкой позволяют визуалью увидеть ВПП с небольших удалений до нее. Пилотирование самолета при заходе на посадку при этом происходит почти полностью в облаках, по приборам, вне видимости земли, в неустановившемся режиме полета, а это требовало повышенного внимания. Допустимый (установленный) минимум погоды устанавливался соответствующими норматив-



Метеослужба. Крылов Александр Ильич, Бойко Надежда.

ными документами, но, наверное, каждому летчику приходилось садиться и в более жестких условиях. При длительном перерыве в таких полетах могли возникать ошибки в технике пилотирования, которые, в свою очередь, могли привести к тяжелым последствиям... Потребность в полетах при минимуме погоды существовала постоянно.

Летчики и штурманы не могли повысить свою классную квалификацию без приобретения твердых навыков в таких полетах, или подтвердить свой класс. Боеготовность полка тоже напрямую зависела от количества экипажей, подготовленных к взлету и посадке при минимуме погоды. А “минимумом” аэродром Кипелово славился, особенно в осенне-зимний период. В весенне-летний период с такой погодой было сложнее, “минимум” приходилось, говоря языком летчиков, “ловить”. Так как в гарнизоне было сначала два стратегических полка, разведчиков и противолодочников, а в 1983 году к ним прибавился еще и вновь сформированный



второй противолодочный полк, проблемы с “минимумом” были. Довольно успешно решили эти проблемы, когда командиром полка был назначен подполковник Рубан Виктор Филиппович. Сборы полка при минимуме погоды, выполненные в Хороле в 1981 и 1983 годах, позволили значительно повысить классную квалификацию летчиков и штурманов полка, закрепить приобретенные и имевшиеся навыки в полетах при минимуме погоды.

Вспоминает генерал-майор авиации, заслуженный военный летчик Российской Федерации Рубан Виктор Филиппович:

“Сборы по “минимуму” появились с подачи нашего начальника метеослужбы полка, капитана Крылова Александра Ильича, который пользовался среди летчиков большим авторитетом. Как-то он доложил, что дальневосточники на Хороле летают метеоминимум с апреля по июнь на циклонах, приносящих туман с Японского моря. За время прохождения по суше, туман приподнимается до значений нашего метеоминимума, и вполне можно летать. Я вцепился в эту идею, так как на аэродроме Кипелово в период такой погоды командование ВВС СФ планировало сборы для всех полков и нашему полку этих полетов могло просто не достаться. Командующий ВВС, генерал-полковник Потапов В.П. это наше предложение одобрил. Мы летали по сборам метеоминимума на аэродроме Хороль в 1981 и 1983 годах, в июне и июле месяце.

В 1982 г. на Дальний восток мы не летали. Стояла задача на тот год обеспечить работу с обоих



“объектов”, Кубы и Анголы, с непрерывным там пребыванием, и сил на Хороль уже не хватало. Но в тот год нам было разрешено летать метеоминимум из положения “дежурства на аэродроме”, и мы за год сделали почти два годовых плана. Людей, конечно, эти два плана намучили. Когда, где-то летом, я обратился к полку на построении с вопросом: “не тяжело-ли?”, одраповцы остались верны себе – лучше так работать, чем сидеть в учебных классах.

Для ВВС СФ этот наш маневр на другой флот, в плане обеспечения, был не сложным. Наши Ту-95рц, при обеспечении своим Ил-62, за один перелет в 9–10 часов оказались на аэродроме Хороль, и на следующий день приступили к дежурству. И в 1981, и в 1983 годах мы полностью выполнили план сборов.

“Минимум” летали только реальный, да еще усложненный сильным боковым ветром. За каждый период сборов мы полностью выполняли наши замыслы.

Нам в помощь и для контроля организации в Хороль от

Авиации ВМФ был направлен полковник Мелконян Альберт Мкртычевич и от ВВС СФ полковник Дьяченко Митрофан Иванович. Оба инспектора тогда были загружены по максимуму и оказали нам неоценимую услугу.

Главную оценку тому, что мы сделали за эти сборы, дал Командующий ВВС генерал-полковник Потапов В.П. Конец августа, начало сентября 1981 года – выход отряда боевых кораблей НАТО в Северную Атлантику. Естественно командованию ВМФ И СФ нужна воздушная разведка, а на Кипелово нет погоды! Низкая облачность до тумана, с КДП леса не видно. Все подготовлено, но вылетать нельзя. Я – на “вышке”, периодически звонит телефон ЗАС – это генерал Потапов, запрашивает сам о погоде, о видимости леса... Напряжение...

Расстояние с КДП до леса примерно 900 метров – это ориентир для взлета при “взлетном минимуме”. Когда лес начал только-только просматриваться, я доложил Командующему. Видимо вылет был очень необходим,

последовало два вопроса: “Кто вылетает?” – я доложил. “А они с тобою были на Хороле?” И мы начали готовиться к взлету. Вот этот вопрос я и считаю оценкой наших сборов на Хороле. Видимо, все-таки кто-то доложил командующему, в каких реально условиях мы летали.

Выше всяких похвал отработал тогда метеоролог сборов Дмитрий Горин. Несколько несобранный на базовом аэродроме, здесь как-то сразу возмужал, ни одной ошибки не допустил, единственно – меня попросил не слушать местную метеослужбу. Он в первые же сутки разобрался, как формируется в Хороле погода, и мы летали только реальный и предельный метеоминимум днем и ночью”.

Разные еще встречались “метеонапасти”, такие как гололед на рулежках и полосе, обледенение самолета на земле и в воздухе, видимость на посадке и высота облачности ниже минимально допустимых, дымка и туман, большой снос на посадочном курсе, учились со всем этим бороться...





ВЗЛЕТЕВ ПО ТРЕВОГЕ

Аэродром “Кипелово” эксплуатировался довольно интенсивно уже около 15 лет, и его полоса уже давно требовала ремонта. Поскольку основные работы можно было проводить только в летний период, было принято решение провести их в два этапа: в 1978 году отремонтировать одну половину полосы, в 1979 году — другую. Два года подряд в мае месяце противолодочный и разведывательный полки с аэродрома “Кипелово” перебазировались на аэродром “Оленья” чтобы в течение нескольких месяцев работать с него, уступив место военным строителям. Убывали туда, как в таких случаях бывает, взлетев всем полком, по тревоге, расставаясь почти на полгода с семьями. Боевая деятельность полков не прерывалась при этом ни на один день, в том числе и полеты экипажей 392 ОДРАП на Кубу и в Анголу. Самых “оленегорцев” на это время вместе с самолетами отправляли на один из полевых аэродромов. Это были реальные тяготы воинской службы для тех и для других. Особенно трудно было женам с детьми, оставшимся на дли-

тельный период без надежного мужского плеча. Так военные семьи проходили испытание на прочность. В северном гарнизоне потом еще не один год дети играли на манер послевоенных “русских и немцев” в “наших и кипеловцев”.

В первый год, пока в поселке Высоком не построили две гостиницы, жили общим “табором” в освобожденных матросских казармах. И, действительно, это сначала было похоже на цыганский табор. Кто-то готовился к полетам, кто-то отдыхал перед вылетом, кто-то возвращался после маршрутных полетов или полетов в районе аэродрома. При этом несли службу, решали все бытовые проблемы. Кто-то развлекался музыкой, игрой в домино или настольный теннис, кто-то смотрел телевизор, кто-то под шумок расслаблялся в компании друзей. И все это в одной общей казарме..., в любое время суток... Постепенно научились не мешать друг другу..

На следующий год летный состав был поселен в новое пятиэтажное здание гостиницы. Бытовые условия стали намного лучше. На этажах были





Железнодорожная станция Оленегорск

кухни, на первом этаже — душевые, в каждом номере было две комнаты, маленькая прихожая с умывальником и туалетом. Селились поэкипажно, поскольку весь ритм жизни строился из работы экипажами. Но все равно мест не хватало, и во многих номерах ставились двухъярусные кровати. Технический состав жил в матросской казарме.

Свободного времени было немного, и каждый проводил его по своему. Ходили на рыбалку, в лес



Черепанов В., Вольхин Н., Мятлев Е., Осадченко С., Федотов П. Оленья, 1978 год.



КПП п. Высокий



Занятия по применению аварийно-спасательных средств, Пермусозеро, 1979 год



Оленья-79 (ДС)



Пермусозеро, вид из окна гостиницы, Оленегорск, 1979 год



Латков В.П., Кириенко С.И. Оленья, 1979 год.

по грибы, записались в местную библиотеку. В доме офицеров смотрели кинофильмы, концерты приезжих артистов, ездили в Оленегорск, Мончегорск, в Апатиты с экскурсией на обогащательный комбинат...

Однажды два любознательных прапорщика, вдохновленных красочным видом на Хибинские горы решили добраться до них пешком порядком и напрямую. Взяв по краюхе хлеба, налегке, втайне от всех с утра они отправились в путь. Горе-туристы не учли того, что смотревшиеся почти рядом Хибины реально находились от гарнизона достаточно далеко, а поход напрямую пешком и вовсе был подвигом! Поход по пересеченной местности мог для них кончиться плачевно, если бы они этого не поняли вовремя. К исходу дня, полазив по болотам и досыта накормив комаров, перекрыв все нормативы туристической подготовки, они вернулись в гарнизон, таким образом войдя в историю полка.

Не прекращалось и дежурство экипажей на аэродроме в готовности к вылету. Причем, в Оленьей даже с удовольствием ходили в ДС. Во-первых, подалее от начальства, на аэродроме. Во-вторых — никто не дергал по пустякам, было много времени для самообразования...

В условиях полярного дня, для поддержания навыков ночных полетов экипажи полка перелетали в Энгельс, и Николаев, где за одну-две летные смены успевали закрепить свои навыки.

В период этого временного перебазирования, с 25 мая по 7 июня 1979 года, полк во второй раз за свою историю проверялся Главной Инспекцией Министра



ГИМО 1979 год. Меленный В.С., Шиляев В.В., Лекомцев Б.А.



ГИМО, 1979 год. Рубан В.Ф., Гладкий Е., Балюков Л.М.



Поселок Высокий, 1978 год. Горин Д., Складнев С. Возле казармы.



Кармадонов В., Федотов П., Нестеров В., Славгородский Н., Огородников В. Поселок Высокий, 1979 г.



ГИМО, 1979 год, поселок Высокий, проверка физподготовки



Рубан В.Ф., Рябов В.В. Предполетные указания.

обороны СССР. Сложности как раз и состояли в том, что полк проверялся в отрыве от базового аэродрома. Тем не менее, все этапы проверки полк с честью выдержал

С 29 по 31 мая 1979 года в соответствии с планом ГИМО экипажи приняли участие в летно-тактических учениях полка на фоне сбора-похода кораблей Северного флота. Для решения задач ЛТУ было привлечено 25 экипажей. За период проверки было выполнено 38 самолетовылетов на воздушную разведку и целеуказание, в том числе 6 – с аэродрома Сан-Антонио (Куба). Было обнаружено 154 боевых корабля, выполнена 41 аэрофотосъемка, выдано 39 сеансов целеуказания кораблям и подводным лодкам.

О пребывании разведчиков и противолодочников в поселке Высокий остались не только воспоминания... В 1979 году, сейчас уже трудно вспом-

нить, по чьей инициативе или указанию, но разведчики из 392-го и противолодочники из 76-го полков, затеяли озеленение этого поселка. За неимением окультуренных деревьев, из тундры выкапывались и привозились молодые березки и рябинки, любовно высаживались они и на центральной аллее и по всему городку. Зачинщиком и примером в этом, как впрочем, и во многом другом, был 392 полк.

В 1981 году полковник Меленный В.С. для дальнейшего прохождения службы направляется в республику Куба, где обеспечивает решение задач экипажей разведывательного и противолодочного полков. Командиром полка назначается подполковник Рубан Виктор Филиппович, заместитель командира полка, впоследствии ставший начальником штаба авиации Черноморского флота.



Гонка двигателей



1981 год, аэродром Хосе Марти.
Подготовка к отчету после вылета экипажей Маннанова Р.Н., Олейникова О.В.



ОСТРОВ ВОЗНЕСЕНИЯ В ОКЕАНЕ ЕСТЬ

Можно долго и много рассказывать о взаимодействии Ту-95рц с надводными кораблями и подводными лодками, задачах, решаемых совместно, настолько удачно самолет вписался в жизнь нашего флота. Экипажи советских кораблей с восторгом, как весточку с Родины, встречали краснозвездные самолеты в самых удаленных районах Атлантики.

Из воспоминаний полковника запаса Струкова И.И., участника 1-го похода ТАКР “Минск” в 1979 году: “... Находимся в точке Ш – 05 гр.41 м., Д – 17 гр. 02 м., идем курсом 138 гр. От ЦКП ВМФ поступила команда “кораблям отряда осуществить официальный заход в порт Луанда (Ангола). Корабли соединения начали подготовку к официальному заходу.

23 марта. 09.00 Ш – 03гр. 32м., Д – 13гр. 57м., курс 123гр., скорость 12 уз. находимся на траверзе государства Сьерра-Леоне, температура воздуха 30гр., воды 28гр. Продолжаем готовиться к заходу в Луанду. На палубу из ангара подняли шесть самолетов и шесть вертолетов. Наши действия привели в смятение англичан они быстро бросили свой строй и подошли к нам на расстояние 20–30 метров и в бинокли стали рассматривать что мы делаем. Не обращая на них внимание, мы прово-

дили регламентные работы на технике. Так они и шли с нами до вечера, думая, что готовимся к полетам. Работать на палубе тяжело от жары спрятаться некуда, солнце стоит над головой и тени вообще нет. В 19 часов закончили работы и на палубе оставили четыре самолета и два вертолета. Англичане вернулись в свой строй.

24 марта. В 08.30 нам по спецсвязи сообщили, что в ближайшее время с нами на связь выдут два экипажа самолетов Ту-95рц, которые направляются в наш район. За 400км от нас мы их наблюдали и вышли с ними на связь. Слышимость отличная. По заданию они должны нам передать информацию о надводной обстановке на всю дальность действия. Подготовив аппаратуру системы “Корвет-1143”, вошли в автоматическую связь с бортовой аппаратурой “Успех”. Картинку получили очень качественную. Чувствуется экипажи высококвалифицированные. Мы их поблагодарили за отличную работу и сказали: “До скорой встречи”. Находясь в городе Луанда, мы с ними встретились, познакомились показали наш корабль и уже очно, как положено поблагодарили за работу. Еще раз убедились, что по целеуказанию с самолета можно успешно наносить ракетный удар. И наша аппаратура отлично работает не



ТАКР "Минск" на рейде Луанды



Луанда, в гостях на ТАКР "Минск", март 1979 года

только с ИСЗ, но и с самолетной аппаратурой. Мы потом этим способом будем еще не раз пользоваться.

В 09.00 Ш – 00гр.50м., Д – 09 гр.49 м., курс 120 гр., скорость 12 уз., температура воздуха 31гр., воды 30 гр. В 09.10 сообщили всему личному составу, что через 30 минут над кораблями пройдут два самолета ТУ-95, и ровно в 09.40 мы увидели знакомые нам самолеты с красными звездами на крыльях. Прошли они на высоте 200–300 м, сделали два покачивания и ушли на юг, мы тоже помахали им и покричали приветственные слова.” (“Через четырнадцать морей и три океана на ТАКР “Минск”. Струков И.И.).

В 1982 году между Великобританией и Аргентиной разгорелся конфликт за право контроля над Фолклендскими островами, переросший в активные военные действия с обеих сторон. И хотя официально война не была объявлена, Великобритания направила в Южную Атлантику почти половину своих ВМС. Маршрут их проходил через остров Вознесения в центральной части Атлантики, принадлежащий Великобритании и используемый ею в качестве перевалочного пункта и базы снабжения английского военного флота, участвовавшего в боевых действиях. Авиационная военная база США, что находилась на нем, использовалась для базирования английской авиации, в том числе и стратегической.

Официальная позиция СССР в споре двух государств была нейтральной, но все же косвенно СССР поддержал Аргентину в Совете Безопасности ООН. Кроме того Великобритания оставалась одним из вероятных



1. Контейнеровоз "Атлантик Конвейер" (переоборудованный во вспомогательный авианосец), Великобритания, потоплен 25 мая
2. Эсминец "Шеффилд", Великобритания, потоплен 4 мая
3. Крейсер "Генерал Бельграно", Аргентина, потоплен 2 мая британской атомной подводной лодкой "Конкверор" вне запретной военной зоны по личному указанию премьер-министра Маргарет Течер

Тонет крейсер "Генерал Бельграно", 2 мая 1982 года¹АПЛ "Конкверор" и фрегат "Пенелопа" Королевских ВМС¹

Британский фрегат, тип "Амазон", с закрасленным бортовым номером

потенциальных противников СССР в составе НАТО и организация подготовки к боевым действиям, ведения ею боевых действий не могли не вызвать интерес советской стороны.

Экипажи полка и до 1982 года, регулярно вылетая с аэродрома Луанды, выполняли полеты в этом районе. Естественно, что с началом конфликта они начали вести наблюдение за кораблями Великобритании, направлявшимися из района Бискайского залива к острову Вознесения и далее к Фолклендам. Тактическую группу, первой вылетевшую в район формирования оперативной группы Великобритании, к острову Вознесения, возглавил командир полка, полковник Рубан Виктор Филиппович.

В полном объеме были выполнены задачи разведки, в том числе и облеты кораблей на малых высотах и аэрофотосъемка. Старались все делать в разумных пределах, не раздражая "вероятного противника". Слежение за английскими кораблями на переходе их к Фолклендам экипажами велось до удаления и остатка топлива, позволявших нашим самолетам гарантированно вернуться на аэродром Луанда. Запасных аэродромов, кроме аэродрома вылета, в таких полетах просто не было. Каждый вылет был продолжительностью около пятнадцати часов. В апреле, в начале Фолклендских событий, экипажи налетали более чем по сто часов.

Со стороны англичан велись перехваты наших самолетов палубными истребителями "Харриер" и английскими "Фантомами" с острова Вознесения. Пилоты истребителей вели себя достаточно корректно по отношению к разведчикам.



Рубан Виктор Филиппович

В течение всего периода противостояния Великобритании и Аргентины несколько тактических групп полка, перелетая через Кубу в Анголу, выполняли разведывательные вылеты на английскую группировку. Основные боевые действия в районе Фолклендских островов начались 1 мая, а к слежению за английской группировкой экипажи 392 ОДРАП приступили еще в начале апреля при формировании ее в Бискайском заливе и на этапе перехода отрядов боевых кораблей Великобритании через Атлантику. Вылеты экипажей полка выполнялись как с аэродрома базирования (Кипелово), так и с аэродрома Луанда.

Так 8 апреля с аэродрома Кипелово вылетела пара экипажей: майора Булгакова А.В. и майора Муратова С.Н., возглавлял группу подполковник Темьяновский А.В. По развединформации отряд боевых кораблей Великобритании из района Бискайского залива передвигался на юг, была поставлена задача: обнаружить группировку, определить параметры ее движения. При-



Булгаков А.В.



Муратов С.Н. После радиуса.

быв в район предполагаемого нахождения цели и отработав до остатка топлива, гарантирующего возврат, экипажи, не обнаружив цели, взяли курс на проливную зону между Фарерскими островами и Исландией для возврата домой. Уже на выходе из района удалось обнаружить по РЛС и визуально группу ко-

раблей, около пяти единиц, идущих в кильватерной колонне. Поскольку топлива на снижение и маневрирование уже не было, было произведено фотографирование с высоты 9000 метров, погода позволяла это сделать.

Посадка была выполнена в Североморске-1, и уже через час снимки были дешифрованы,

¹ Фото из сторонних источников

цели подтверждены. Информация немедленно ушла в Главный штаб ВМФ.

Одновременно начались вылеты и с аэродрома Луанда (Ангола) экипажей майора Симачева Г.Н. (штурман Кривonos А.П.) и майора Бедова В.Н. (штурман Бородаев В.Н.) Старшим группы в Луанде был командир полка полковник Рубан В.Ф., он лично участвовал в наиболее ответственных вылетах.

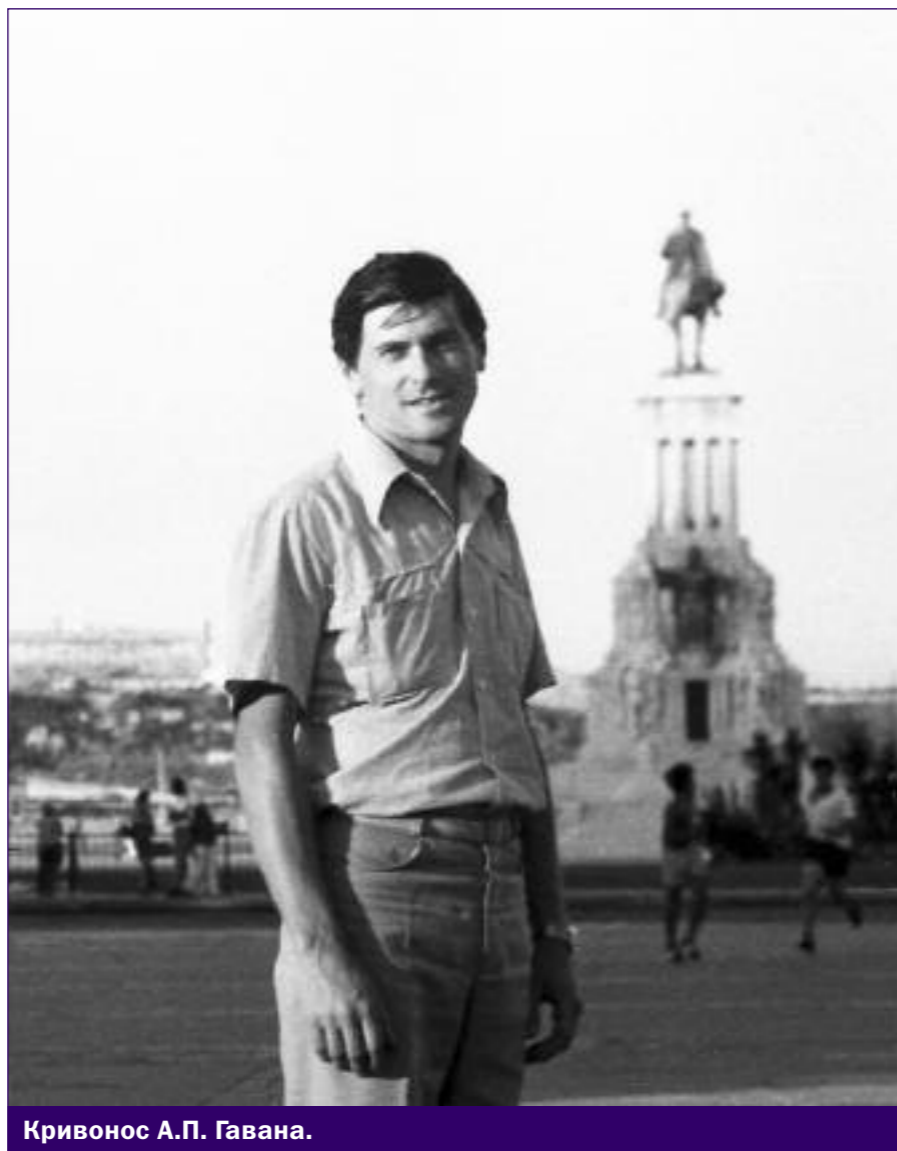
Из его воспоминаний: “Запомнилось два эпизода.... Выполнили вылет в район острова Вознесения. До него уже было рукой подать, а технически еще не было обнаружено ни одного английского корабля, ни одна корабельная РЛС не работала. Зная, что на острове ПВО нет, принимаем решение снизиться и обойти вокруг него на малой высоте в пределах визуальной видимости. В эфире – тишина, операторы РТР и РР молчат. Подошли к острову несколько ближе дозволенного расстояния, тогда, в связи с конфликтом, уже были установлены ограничения по приближению к островам Вознесения и св.Елены. Это и позволило через некоторое время в открывшемся обзоре заливе обнаружить боевые корабли англичан, соблюдавших режим радиомолчания.

Скорее всего, англичане нас так и не увидели, поскольку никакой активности с их стороны не последовало. А нам ничего не оставалось, как поскорее на малой высоте уходить подальше от них. Но свою задачу мы выполнили, нашли боевые корабли.

Во втором случае была получена предварительная информация о переходе новейшего английского авианосца “Инвинсибл” в район боевых действий.



Симачев Геннадий Николаевич



Кривonos А.П. Гавана.



Бедов Василий Николаевич



Британский авианосец типа “Инвинсибл”

Вылет состоялся 14 апреля, авианосец в этот день как раз подошел к экваториальному циклону и был им прикрыт. Наша парашла вдоль тропического фронта южнее его. Появился короткий сигнал РЛС, операторы РТР успели классифицировать цель, предварительно определили ее место. Это был авианосец..., но идти на него было нельзя: сплошной стеной стоял тропический фронт, его развитие только для кино снимать... Пошли на восток, вдоль фронта, прошли около 500 километров, пока не появились разрывы во фронте. Послал ведомого держать контакт с целью, оставаясь в технических пределах межсамолетной навигации а сам пошел дальше, чтобы скорректироваться по береговой линии. После уточнения места самолета пошли на контакт с целью. Из-за вынужденных маневров выходили на авианосец уже с тыла, опознали его с большого удаления. Видимо наш визит был для англичан полной неожиданностью, поскольку палубные самолеты “Харриер” начали взлетать, когда мы уже проходили вдоль борта авианосца, производя фотосъемку. Сопровождали нас истребители от авианосца достаточно далеко и ушли не прощаясь, видимо были обижены за этот визит без предупреждения.”

Нагрузка на экипажи тогда в Анголе была очень высокой, далеко не мирного времени. Менее чем за месяц в апреле было выполнено 14 самолетовылетов, летали на воздушную разведку практически через сутки. Дополнительно отдохнуть не удалось даже перед перелетом на Кубу.

Буквально день в день эту тактическую группу сменила груп-



Иванов В.И., Белоусов Л.А., Корнилов Ю.П.



Кузьмичев В.Н., Паньков Н.Л., Бугаев П.И., Петов В.П.



Бородаев Виктор Николаевич



Экипаж Иванова В.И. Аэродром Кипелово.



Британский авианосец "Гермес" с танкером заправщиком на переходе в район боевых действий



Облет авианосца "Инвинсибл"



Авианосец "Гермес", дозаправка в ходе развертывания в район БД. 1982 год, район о. Св. Елены

па из экипажей: майора Иванова В.И. (штурман Кулаков А.Г.), майора Корнилова Ю.П. (штурман капитан Байда В.М.). Выполнив в течение мая несколько удачных вылетов на воздушную разведку английской группировки, 18 мая они перелетели в Сан-Антонио (Куба).

В начале июня к выполнению полетов на воздушную разведку с аэродрома Луанда приступила тактическая группа из экипажей Бедова В.Н. (штурман майор Бородаев В.Н.) и майора Кузьмичева В.Н. (штурман капитан Петов В.П., штур-

ман-инструктор майор Бугаев П.И.). Всего за командировку ими было выполнено 12 самолетовылетов, в том числе 8 самолетовылетов с аэродрома Луанда, обнаружено около 30 боевых кораблей ВМС США и Англии, в том числе английский авианосец "Гермес".

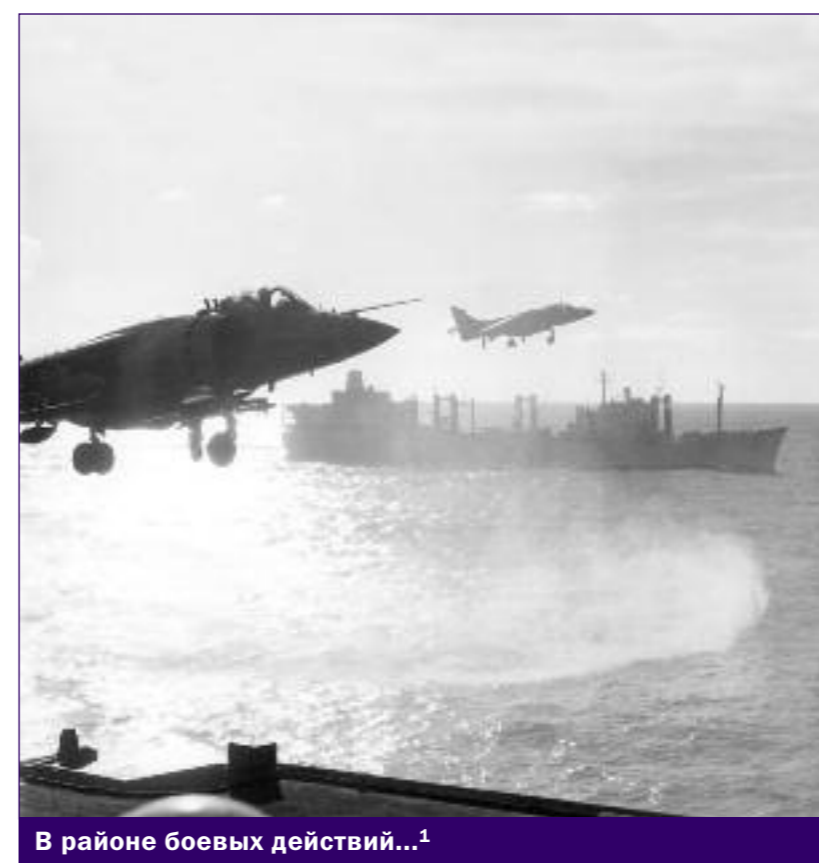
Официально эта война была завершена 20 июня победой Великобритании и восстановлением контроля над Фолклендами., но вылеты на воздушную разведку корабельной группировки, возвращавшейся домой, в Великобританию, были про-

должны как с аэродрома Луанда (Ангола), так и с аэродромов Кольского полуострова. Всего в 1982 году экипажами 392 ОДРАП было выполнено 244 вылета на боевую службу, из них 110 полетов выполнено с использованием аэродрома Сан-Антонио (Куба) и 58 вылетов выполнено с аэродрома Луанда в ходе воздушной разведки участников англо-аргентинского конфликта.

Экипажи Ту-95рц 392 ОДРАП продолжили вылеты с использованием аэродрома Луанда в обычном, рабочем режиме.



Доставка англичанами в район боевых действий самолетов и вертолетов на переоборудованном грузовом судне (вспомогательном авианосце). Снимок с борта Ту-95рц.



В районе боевых действий...¹



Горит "Атлантик Конвейер"¹



Контейнеровоз-авианосец¹

¹ Фото из сторонних источников



СВИДЕТЕЛЬСТВО

Владыка морей НЕПТУН,
я подтверждаю, что советский военный моряк
открыл путь в водах Атлантики в 1977г. в
дальнейшем захода градусе
пересек черту земную — ЭКВАТОР. Отныне извещаю
ему свою великую милость,
открываю свои владения для
плавания счастливого и удач-
ливого на всех океанах во
славу советского народа и
его Военно-Морского Флота.

Квадрат эти перешли
в руках местной а
встретимся в п. Луанде
Наша — советские моряки
авиаторы — За нас, нашу
дружбу с братской флотом
русскими моряками
От моряков флота России
Пустыни к нам
сет авиаторов — Кан. / Гранта

ОБ ИНТЕРНАЦИОНАЛЬНОМ ДОЛГЕ

Обязанности человека перед государством и обществом, семьей и родными, друзьями существовали всегда. Понятие долга сродни этим обязанностям, но намного шире и является категорией нравственной. В основе долга — внутренние побуждения человека, а его исполнение всегда считалось делом чести и достоинства. “Честь имею!” — так сказать мог только человек, исполнивший свой долг.

Конституция СССР 1977 года гласила, что интернациональный долг гражданина СССР — содействовать развитию дружбы и сотрудничества с народами других стран, поддержанию и укреплению всеобщего мира. Наряду с воинским долгом, закрепленным в конституции (в сегодняшней конституции РФ понятие воинского долга тоже присутствует), появилось понятие интернационального воинского долга, предполагающего защиту интересов социализма за пределами своей страны. Мы готовы были мчаться на край света, чтобы восстанавливать нарушенную кем-то справедливость, или защищать от несправедливости. Все это было от чистого сердца, искренне. Понятно, что кто-то просто отработывал свой функционал из меркантильных интересов, но таких людей было мало. Поэтому внутренние убеждения в осо-

бой необходимости наших полетов, нашего присутствия и участия, помогли нам достойно выполнять свой воинский и интернациональный долг на территориях Кубы, Гвинеи, Анголы.

Когда в 1979 году Китай напал на Вьетнам, уже на второй день в 392 ОДРАП штурманы прокладывали маршрут на Дальний Восток, предварительно все члены летных экипажей написали рапорты с просьбой отправить на защиту вьетнамского народа от китайской агрессии. Рапорты писались, что называется, “под копирку” и по инициативе командования, но чувствовалась серьезность момента. Были сформированы действительно на добровольной основе и подготовлены к вылету три экипажа. Основными были экипажи Еремина А.И. и Кириенко С.И. Подготовка велась в полном объеме, контролировать готовность экипажей к вылету из штаба авиации СФ прибыла группа во главе с первым заместителем командующего. После контроля около недели экипажи находились в режиме полной готовности. К счастью военный конфликт разрешился довольно быстро, и наше непосредственное участие не понадобилось, но атмосфера тех дней запомнилась надолго. Интересно, те рапорты где-нибудь сохранились?

На память о встрече советских моряков и авиаторов в Луанде

Зак. 1534

Прилетая на Кубу, экипажи могли позволить себе полноценный межполетный отдых, в Анголе же все было по-другому. В стране шла гражданская война, и жить приходилось в обстановке напряженности, в довольно спартанских условиях. По прилету, уже при закатывании самолета на стоянку, чувствовалось внимание со стороны всех, кто был на территории аэропорта Луанда. Наши самолеты хорошо просматривались со стороны центрального здания аэровокзала. Совсем рядом со стоянкой Ту-95рц, справа, была стоянка легкомоторных самолетов, больше похожая на их кладбище, многие с интересом лазили там. В основном это были старые одномоторные самолеты Т-6 "Harvard", которые в свое время использовались португальскими ВВС в качестве легких штурмовиков в борьбе против ангольских партизан. Вооружались они пулеметами и могли нести на подвесках под плоскостями неуправляемые ракеты. Уходя, португальцы вывели из строя эти самолеты, в первую очередь их двигатели, топливную систему. Теперь они стояли сиротливо, ненужные и бесполезные. Это позднее часть из них перевезли в крепость-музей Сан-Мигель в качестве экспонатов, одраповцы любили фотографироваться рядом с ними при посещении крепости.

Рядом с "английской школой", в которой первое время размещали летчиков и техников, находились подразделения ФАПЛА (народных вооруженных сил освобождения Анголы) и кубинцев, поэтому чувствовали себя экипажи в относительной безопасности. Часто, ранним утром, в нарушение ин-



В аэропорту Луанда, декабрь 1978 года



Стоянка легкомоторных самолетов в аэропорту Луанда



В авиагруппе на аэродроме, бортинженер Сенцов Ю.



В авиагруппе на аэродроме, 1982 год. Слева – Симачев Г.Н., Петросян Г.Р. (руководитель авиагруппы).



Экскурсия на самолете для ангольских друзей



Члены экипажа Ту-95рц в английской школе



Паньков Н.Л., крепость-музей Сан-Мигель

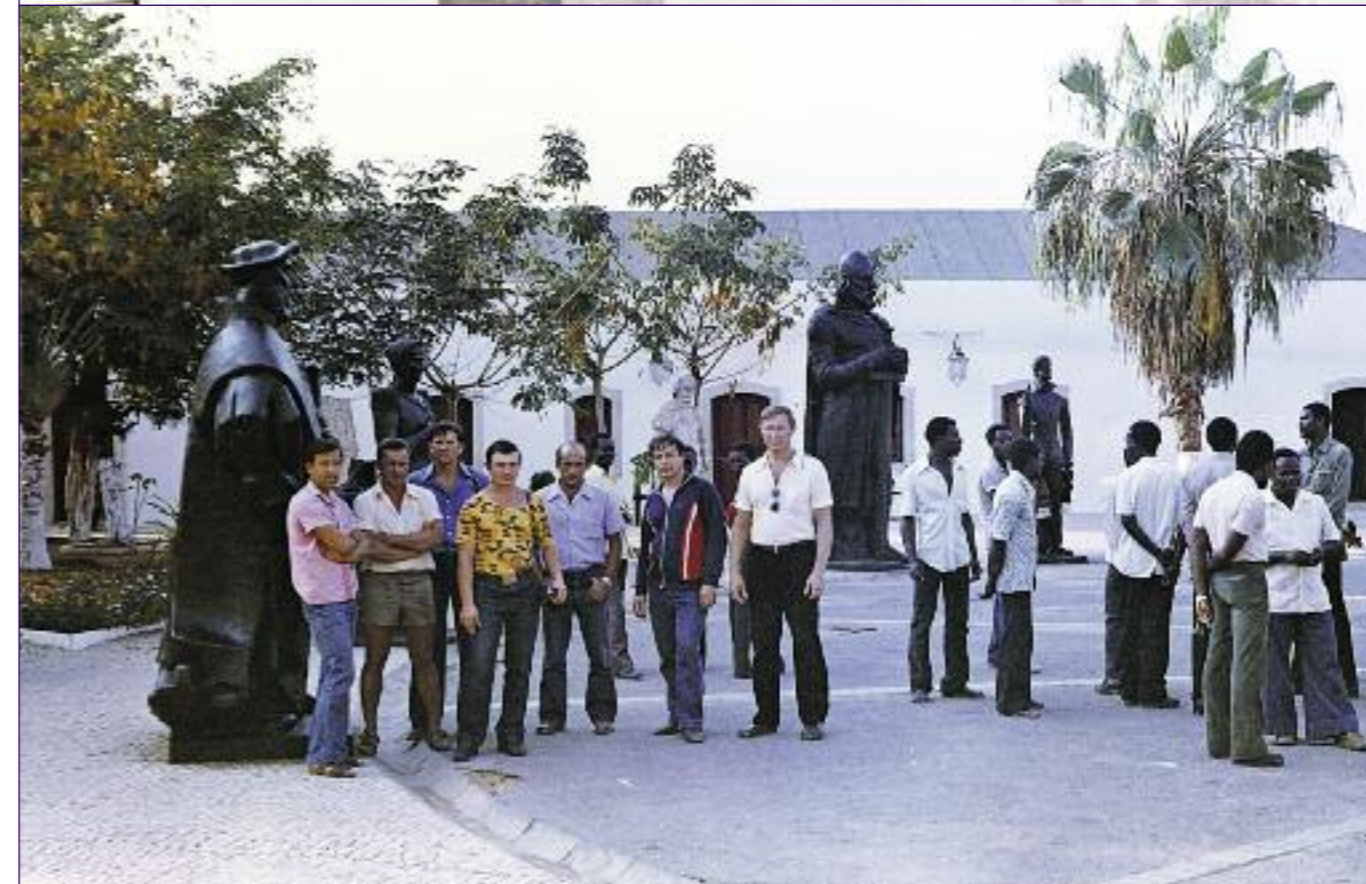


Иванов В.И., Диеперов В.А., Корнилов Ю.П., Пономаренко Е.Л.

струкций, даже бегали окунуться в океан, помогали местным рыбакам вытягивать сети с уловом. По дороге к океану каждый раз проходили мимо ангольского блокпоста, старались не махать руками и шире улыбаться. В ответ тоже улыбались, но пулемет все-таки разворачивали... Иногда, несмотря на тревожную обстановку, ездили на небольшие экскурсии по Луанде. Как правило, это были: крепость, с ее музеем, музей этнографии, зоопарк, набережная, другие красивые места города. В зоопарке, правда, кроме нескольких обезьян, крокодилов, козла и петуха, другой живности не было, зато там стоял настоящий, португальский истребитель-бомбардировщик F-84G "Тандерджет". У многих остались на память фотографии рядом с ним.

Иногда, под охраной, организовывались выезды на пляж, на косу. Открытый океан, цепь волнорезов из огромных камней, мягкий песок и морской воздух впечатляли. Чаще всего, наверное, из соображений безопасности, купались рядом с военно-морской базой, иногда вместе с членами экипажей наших военных кораблей, пришвартованных там, играли на берегу в шашки и шахматы с фалловцами. С удовольствием организовывали экскурсии на эти военные корабли, встречались с друзьями по флоту, это взаимно скрашивало быт.

Летный и технический состав боевых самолетов в обязательном порядке вставал на пищевое довольствие и питался исключительно в столовой ПМТО (пункта материально-технического обеспечения). Надо сказать, что специалисты, отвечаю-



В крепости-музее



Вид на залив из крепости Сан-Мигель



Набережная Луанды, 1982 год



Знаменитая коса Илья ("Остров" – португ.), защищающая бухту Луанды от океана



Нахалов Н.С., Калинин Е.В. Ангола, Атлантика, 1977 год.

щие за продовольственное обеспечение летчиков и техников, действительно старались, насколько это было возможно, обеспечить качественное и в нормах довольствия питание. Вопрос этот был очень серьезен, ведь замены членам экипажей, при необходимости, просто не было. К счастью, такой необходимости никогда не возникало. Из Союза на боевых бортах привозили с собой только набор сухих бортпайков на время полетов, с удовольствием делились ими с ангольскими детьми, которых встречали где-нибудь на пляже или в городе.

Так же четко было налажено и медицинское обеспечение. Вместе с технической группой на транспортном борту в Луанду прилетал один из авиационных врачей, который следил за здоровьем летчиков и техников. Помогали ему в этом медики ПМТО.

Авиагруппа ПМТО располагалась в западной части аэродром-



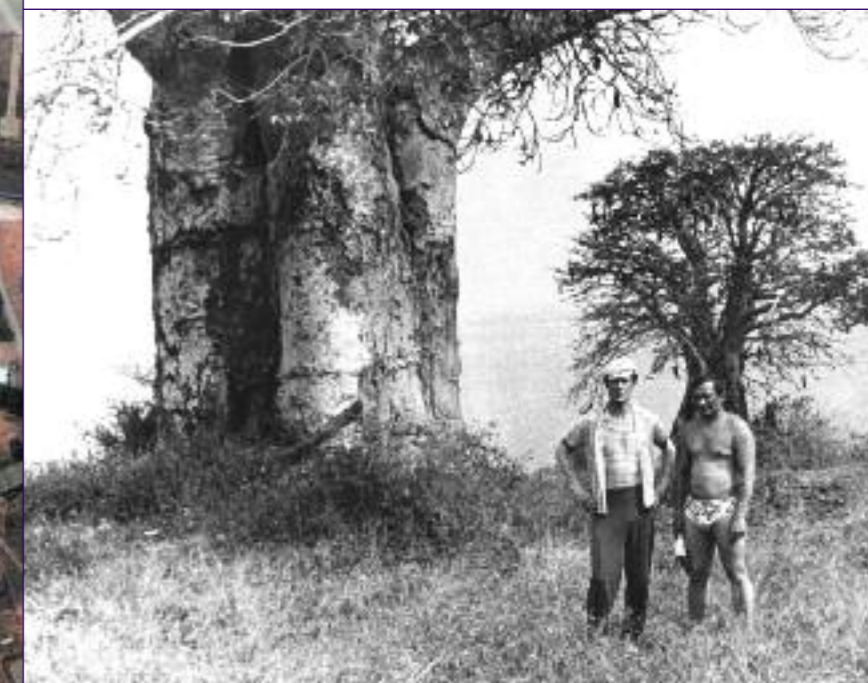
Личный состав ПМТО "Маяк", 1987 год



Экипажи на ПМТО "Маяк"



Луанда, авиагруппа ПМТО



На побережье, возле ПМТО "Маяк". Калинин Е.В., Данкин В.Г.



Возле отеля "Панорама"

ного комплекса аэропорта Луанда. Через дорогу, восточнее, находились казармы бойцов ФАПЛА, молодого пополнения. С другой стороны – что-то вроде стадиона или площадки для бейсбола, на которой довольно часто проходили военные занятия с новобранцами, с оружием (иногда со стрельбой) и без него.

Территория, занимаемая авиационной группой, сравнительно небольшая, по периметру была обнесена забором из металлической сетки с колючей проволокой и маскировочной сеткой. Одноэтажные казарменные строения, в которых жили летчики и техники, днем сильно прогревались, и за ночь не успевали остыть. Пара кондиционеров-инвалидов Бакинского производства натужено гудели, не справляясь с нагрузкой, внутри помещения было не намного прохладнее, чем на улице. Был еще хозяйственный блок и устроенная в нем умельцами настоящая, прекрасная сауна. Комната отдыха после сауны силами местных самобытных художников была разрисована зимними пейзажами, эвкалиптовые венники, которых было в избытке, быстро возвращали жизненный тонус. Сауна пользовалась большой популярностью не только у проживающих в авиагруппе, но и у многих русских, по тем или иным служебным делам, находившимся в Луанде. Правда, пользоваться ею летчикам при-

ходило в основном после вылетов. Чувствовалась нехватка воды, ее пили только после тщательного кипячения, зубы чистили тоже только с кипяченой водой

То, что в Анголе идет гражданская война, чувствовалось постоянно. Психологическое напряжение присутствовало всегда. Повсеместные посты, вооруженные патрули, укрытия из мешков с песком. По периметру расположения авиагруппы были вырыты небольшие окопчики, вооруженное дежурство несло круглосуточно. Каждый из авиагруппы, вооружившись, по сигналу занимал свое место. Первостепенной задачей при осложнении обстановки считалась задача обеспечения подготовки самолетов и экипажей к вылету.

Чтобы не умереть от скуки между вылетами, когда темнело, вытаскивали на волейбольную площадку старенький киноаппарат под названием "Украина", и смотрели такие же старые отечественные фильмы, путешествующие по нашим кораблям и гарнизонам. Иногда одно и то же приходилось смотреть по нескольку раз, а иногда подряд смотрели два-три фильма. Часто сбегались бойцы ФАПЛА, смотрели кино из-за забора. В темном, усыпанном звездами небе летали трассеры, так ночные караулы себя подбадривали. После просмотра фильмов и короткого

перекура прятались от назойливых комаров в пологи из марли, сшитые в далеком Оренбурге, падали на скрипучие солдатские койки и тяжело засыпали.

Выполняя полеты к югу Африки вдоль ее побережья, старались держаться подальше от ЮАР (Южно-Африканской Республики). В то время наши отношения были более чем недружелюбные, и подвергнуться перехвату истребителей ЮАР было самоубийством. Задачу не допустить перехвата экипажи выполняли четко, используя технические возможности разведкомплекса своего самолета, и при появлении первых признаков активности авиации ЮАР уходили на малые высоты и подальше от побережья.

Приходилось сталкиваться с непредвиденными ситуациями... Так, прилетев 28 января 1987 года, тактическая группа в составе экипажей майора Калинина Е.В. (штурман капитан Шалимов Ю.М.) и майора Марьясова В.И. (штурман капитан Байда В.М.) в течение месяца не могла перелететь из Анголы на Кубу.

Над Атлантикой сложилась неблагоприятная ветровая обстановка, по всему маршруту полета

были встречные ветра. Полной заправки топливом, по расчетам, которые делали ежедневно не только мы в своих экипажах, но и штурманские специалисты в штабах Москвы и Североморска, едва хватало. В первый вылет пришлось возвращаться от расчетного рубежа возврата, остаток керосина не гарантировал благополучного продолжения полета и посадки на острове Свободы. Вернулись в Луанду, остаток топлива на посадке был минимален. Каждый день следили за обстановкой, просчитывали маршрут – выходило очень плохо, по команде из Москвы вылет откладывался. Так продолжалось достаточно долго, пришлось выполнить дополнительные вылеты в Луанде, в ночное время, когда аэропорт был разгружен, устроить в качестве тренировки летную смену. Появилось предложение лететь домой через Гвинею, с посадкой для дозаправки в Конакри. Но, к сожалению, у нас не было навигационных карт того района... Поиски их у советских экипажей других самолетов, находящихся в Луанде ни к чему не привели.

Наконец самолетом Ил-62 из Москвы доставили подборку навигационных карт и мы начали готовиться к отлету домой с промежуточной посад-



Луанда, декабрь 1979 г. Экипажи Марьясова В.И., Олейникова О.В., старший группы п-к Рубан В.Ф.



Симачев Г.Н., Олейников О.В., Марьясов В.И., Бурмистров П.П.



На песчаной косе. Шахматный турнир.



В. Смирнов, А. Еремин в парке возле португальского самолета F-84 "Тандерджет"



В морском порту Луанды, 1978 год



Набережная Луанды, 1979 год

кой в Конакри (республика Гвинея). Подготовились, и уже собирались вылететь, но не улетели, что-то не сработало в согласованиях между нашей и гвинейской стороной, ведь посадка советского военного самолета могла расцениваться по-разному, в том числе мог иметь место и политический аспект... По слухам, американцы воспротивились нашей посадке в Гвинею.

Начали снова подготовку к перелету на Кубу. При более-менее благоприятных условиях взлетели, пройдя рубеж возврата, смогли долететь до ближайшего на Кубе аэродрома (Ольгин) и сесть на него. Можно было рискнуть, чтобы дотянуть до базового аэродрома Сан-Антонио, но это был бы ничем не оправданный риск. В Ольгине нашей посадки не ждали, но радушнее приема я больше не встречал нигде и никогда.

Дозаправившись, через сутки мы перелетели на аэродром Сан-Антонио, и немного передохнув, уже летели через Атлантику домой. Был поставлен своего рода временной рекорд нашим блужданиям по северо-восточной, западной и южной Атлантике. Обычно командировки занимали две, три недели, а здесь пришлось вернуться через два с половиной месяца.

Большое значение в таких командировках имели уровень подготовки и слетанность экипажей, их психологическая устойчивость.

Случались и серьезные отказы авиационной техники, которая работала в экстремальных условиях. Летные экипажи умело справлялись с ними, а инженеры и техники уже на земле, по сути, в полевых условиях, выполняли ремонтные работы самой высокой сложности.

В одной из командировок в неприятную ситуацию попал и наш экипаж. Был июль 1984 года и была обычная командировка в Анголу. В составе тактической группы были экипажи майора Калинина Е.В. (штурман капитан Шалимов Ю.М.) и майора Воробьева (штурман капитан Серяк). Старшим группы был заместитель командира полка подполковник Колобов В.К.

Практически во всех вылетах происходил отказ автопилота, и наземные проверки и настройки перед вылетами ни к чему не приводили. На земле все было исправно, а в воздухе всякий раз происходил отказ. Пилотировать приходилось вручную, по очереди с Лисициным Ю.А., он был тогда в нашем экипаже правым летчиком. Лететь без автопилота 16–17 часов было тяжеловато, но другого выбора просто не было.

И вот 24 июля снова взлетаем ночью, с полным весом, на этот раз летим из Луанды в Гавану. Долго набираем начальный эшелон полета на отходе от побережья Африки, включаем автопилот — снова отказ! Продолжаем пилотировать на руках. Через некоторое время правый летчик предложил попробовать устранить неисправность, на земле он консультировался с техниками. По инструкции любые регулировки автопилота экипажем, кроме тех, что выполняются на пульте у летчиков, в воздухе строго запрещены. Но мне самому это дело так надоело, что отошел от инструкции, разрешил. Правый летчик покинул кресло и двинулся по проходу назад к агрегатам управления автопилотом. Подключился там к самолетному переговорному устройству и в соответствии с тем, чему научился на земле, начал манипуляции.

Включить автопилот нам почти удалось, но именно в это время отказал один из двигателей самолета, самопроизвольно выключился и, наверное, повезло — он сам зафлюгировался. Ситуация нештатная — и я с ней один на один, правое кресло пустое. Правда, с нами на борту еще был старший группы, заместитель командира полка Колобов В.К., мирно дремавший на расстеленной в проходе куртке. В пару секунд он одним обезьяньим прыжком оказался рядом. Выполняли с ним все действия в соответствии с инструкцией, снизили самолет на полторы-две тысячи метров. Уже на снижении, в развороте на Луанду начали слив топлива. Ведомый экипаж следовал за нами, повторяя те же маневры. А вокруг темень непроглядная и звезды, куда ни глянь — сверху до горизонта, и даже внизу — отражаются в океане.

Сели на трех двигателях.

Специалисты около двух суток искали дефект. Двигатель запускается, работает на всех режимах. Даже какое-то недоверие появилось у техников. А не могли ли летчики случайно сами выключить двигатель?

Наконец что-то нашли, отрапортовали о готовности к вылету. Правда, мы сначала решили над аэродромом Луанды, с малым весом облетать самолет. Полетели полным экипажем. На левое кресло сел заместитель командира полка, я — на правое, оба летали с обоих кресел. Взлетели, на высоте около ста метров тот же двигатель опять "влетает во флюгер"! Опять зашли на посадку на трех двигателях, нормально сели.

Теперь к поиску дефекта приступили с полным рвением, день и ночь не уходили техники от само-

лета. Наконец, один из них, опытный и грамотный специалист вычислил дефект, который можно было потрогать руками и увидеть, и который не вызывал сомнений, что именно из-за него дважды в полете отказывал двигатель.

После устранения неисправности и повторного облета, тщательной подготовки самолетов и летных экипажей, снова ночью, взлетев с аэродрома Луанды, мы взяли курс на Гавану. Полет прошел штатно. Сказать, что было легко — нельзя, очень сложно — тоже. Любой из таких полетов был сложен во многих отношениях, просто нас учили преодолевать эти сложности. Через несколько дней мы уже были на базовом аэродроме в Кипелово.

Особенно наряженной обстановкой в Луанде была в 1979 году, после сорвавшейся попытки переворота в Луанде. Тогда, по слухам, были убиты несколько высокопоставленных правительственных ангольских чиновников. В городе повсюду были вооруженные патрули, оставались, и досматривали автобус, не забывая при этом нагло, под автоматом, выудить несколько значков, привезенных на сувениры.

Проживая на аэродроме Луанды обособленно, летчики, тем не менее, поддерживали тесные контакты со специалистами ПМТО, устраивали совместные соревнования по шахматам, волейболу, легкой атлетике и другим традиционным видам спорта, таким как канат, гирия и т.п. Были случаи, когда наши летчики защищали честь ПМТО в соревнованиях по волейболу, проходивших в миссии.

Отношения были более чем дружеские. Люди готовы были оказать любую помощь, помочь решить любую проблему. Чувство одного большого общего дела под названием ИНТЕРНАЦИОНАЛЬНЫЙ ДОЛГ объединяло.

Время командировок пролетало очень быстро. Расставаясь с Анголой, одраповцы всегда оставались благодарны флотским друзьям-североморцам из ПМТО “Маяк”, которые обеспечивали вылеты, жизнь и весь быт так далеко от родных берегов. Далекая Африка навсегда вошла в историю 392 ОДРАП и в биографии воинов-интернационалистов, летчиков и техников полка.

Прошли годы... Постепенно начали стираться из памяти события и эпизоды тех лет. В ноябре 2004 года в Москве создается региональная организация участников оказания интернациональной помощи Республике Ангола — Союз ветеранов Анголы, он объединяет рос-

сийских граждан, которые в разное время оказывали правительству и народу Анголы помощь в военной, экономической, дипломатической и других областях. Это важное событие не могло пройти мимо ветеранов 392 ОДРАП, экипажи которого на протяжении 11 лет, с 1977 по 1988 год, выполняли полеты на воздушную разведку с использованием аэродрома Луанда. Между ними и Союзом сложились теплые, дружеские отношения, и в феврале 2012 года в Вологде создается представительство Союза ветеранов Анголы, основу которого составили летчики и техники из 392 полка. Многие ветераны награждены учрежденной Союзом ветеранов Анголы общественной наградой, медалью “За оказание интернациональной помощи Анголе”, им есть что вспомнить и чем гордиться. Чувства интернационального долга объединяет их и сегодня, несмотря на появление в обществе совсем других ценностей...



Прием Галкина С.Н. в члены Союза ветеранов Анголы. Слева – Председатель Совета СВА Сагачко В.А., справа – член Совета СВА, пресс-секретарь СВА Колоннин С.А.

РЕГИОНАЛЬНАЯ ОБЩЕСТВЕННАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ УЧАСТНИКОВ ОКАЗАНИЯ ИНТЕРНАЦИОНАЛЬНОЙ ПОМОЩИ РЕСПУБЛИКЕ АНГОЛА «СОЮЗ ВЕТЕРАНОВ АНГОЛЫ»

Уважаемые ветераны 392-го ОДРАП!

Рассказавший Союз ветеранов Анголы, объединяющий российских граждан, которые служили и разное время оказывали правительству и народу Анголы в военной, экономической, дипломатической и других областях помощь и поддержку, вылетев в Анголу в составе экипажа самолета Ан-24, ветераны полка 392 ОДРАП, экипажи которого на протяжении 11 лет, с 1977 по 1988 год, выполняли полеты на воздушную разведку с использованием аэродрома Луанда. Между ними и Союзом сложились теплые, дружеские отношения, и в феврале 2012 года в Вологде создается представительство Союза ветеранов Анголы, основу которого составили летчики и техники из 392 полка. Многие ветераны награждены учрежденной Союзом ветеранов Анголы общественной наградой, медалью “За оказание интернациональной помощи Анголе”, им есть что вспомнить и чем гордиться. Чувства интернационального долга объединяет их и сегодня, несмотря на появление в обществе совсем других ценностей...

Кроме этого, присутствие российских граждан в Луанде стало важным фактором для США, НАТО и ОАП и их присутствие стало одним из факторов, способствующих стабилизации обстановки в Республике Ангола.

Мы хотим, чтоб ветераны, которые служили летчики 392-го ОДРАП над Анголой, получили в Вологде медаль, на которой изображены самолеты Ан-24 и Ан-26, а также флаги Анголы и России. Мы хотим, чтоб ветераны получили медаль, на которой изображены самолеты Ан-24 и Ан-26, а также флаги Анголы и России. Мы хотим, чтоб ветераны получили медаль, на которой изображены самолеты Ан-24 и Ан-26, а также флаги Анголы и России.

Рассказавший Союз ветеранов Анголы, объединяющий российских граждан, которые служили и разное время оказывали правительству и народу Анголы в военной, экономической, дипломатической и других областях помощь и поддержку, вылетев в Анголу в составе экипажа самолета Ан-24, ветераны полка 392 ОДРАП, экипажи которого на протяжении 11 лет, с 1977 по 1988 год, выполняли полеты на воздушную разведку с использованием аэродрома Луанда. Между ними и Союзом сложились теплые, дружеские отношения, и в феврале 2012 года в Вологде создается представительство Союза ветеранов Анголы, основу которого составили летчики и техники из 392 полка. Многие ветераны награждены учрежденной Союзом ветеранов Анголы общественной наградой, медалью “За оказание интернациональной помощи Анголе”, им есть что вспомнить и чем гордиться. Чувства интернационального долга объединяет их и сегодня, несмотря на появление в обществе совсем других ценностей...

*От имени Совета РОО «Союз ветеранов Анголы»
Председатель СВА В. Сагачко
Член Совета СВА, Пресс-секретарь СВА С. Колоннин
18.02.2012 г.*

Поздравление от Союза ветеранов Анголы



Памятная медаль, учрежденная Союзом ветеранов Анголы



Встреча ветеранов Анголы в администрации Вологодского района 18.02.2012 года



Митинг при закладке капсулы



20-летие полка. Закладка капсулы.

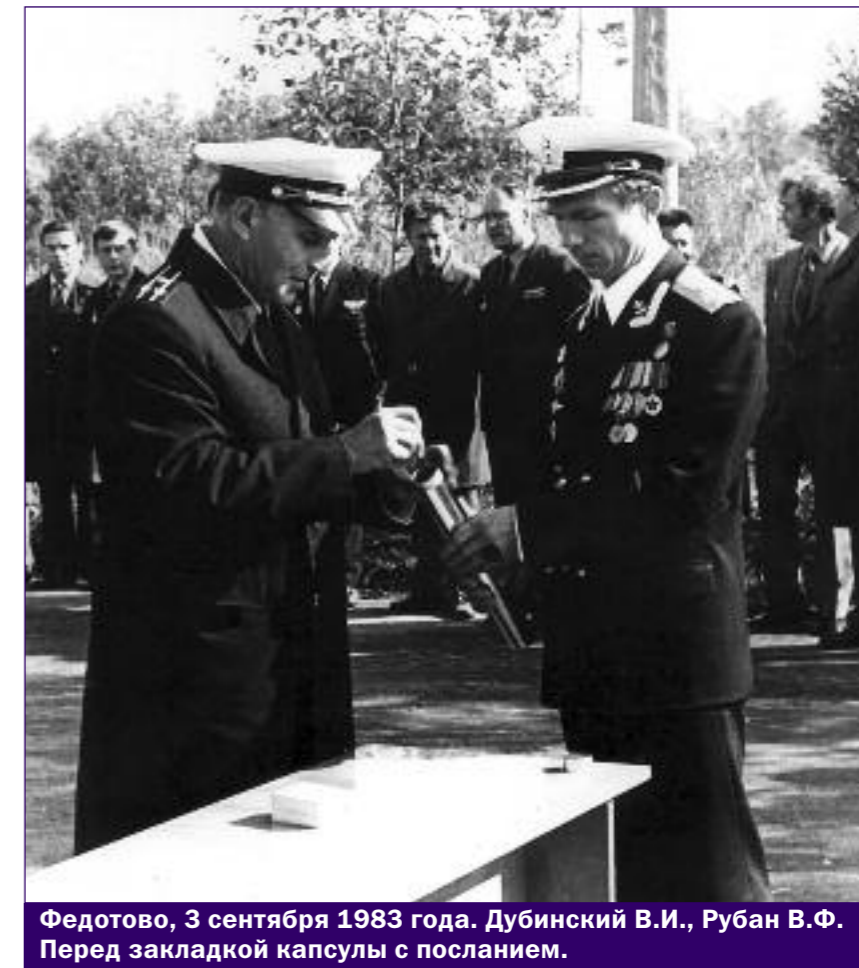


Жданов Владимир Михайлович

НА ВЗЛЕТЕ... ПОСАДКА НА ДВУХ...

В сентябре 1983 года в гарнизоне Федотово широко и торжественно отмечается 20-летие образования 392 ОДРАП. Собираются вместе ветераны, стоявшие еще у истоков одраповских традиций. В основании памятника В.И. Ленину, возле учебной базы, закладывается капсула с обращением к последующим поколениям морских авиаторов-разведчиков. Под этим обращением подписались многие из присутствовавших тогда ветеранов. К большому сожалению, это обращение не сохранилось до наших дней в подлиннике, а сама капсула оказалась утраченной.

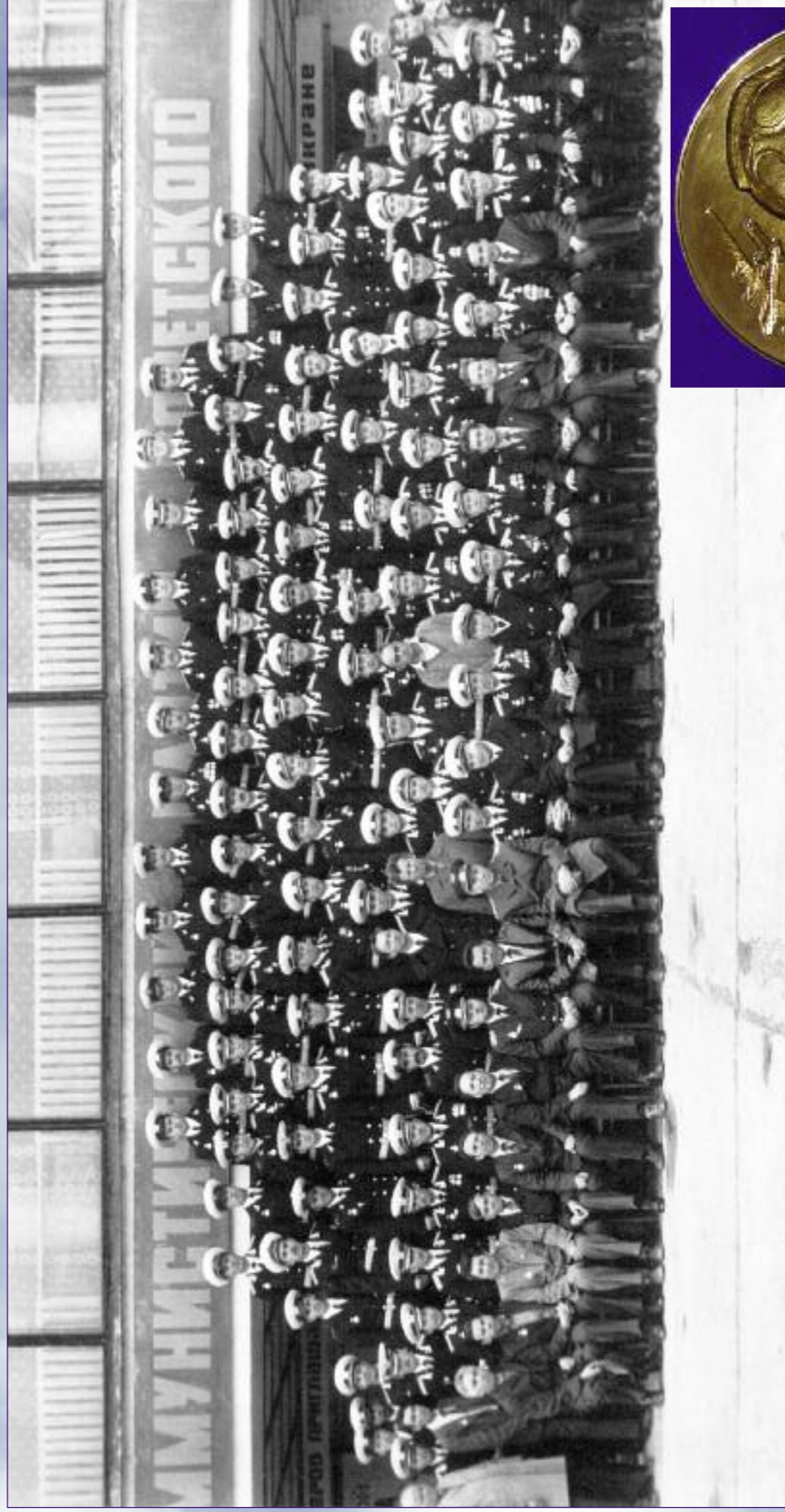
В конце 1983 года командир полка полковник Рубан В.Ф. переводится на должность начальника штаба противолодочной дивизии. На его место назначается подполковник Жданов В.М., начавший службу в 392 ОДРАП с лейтенанта, помощника командира корабля. Продолжается плановая боевая работа.



Федотово, 3 сентября 1983 года. Дубинский В.И., Рубан В.Ф. Перед закладкой капсулы с посланием.

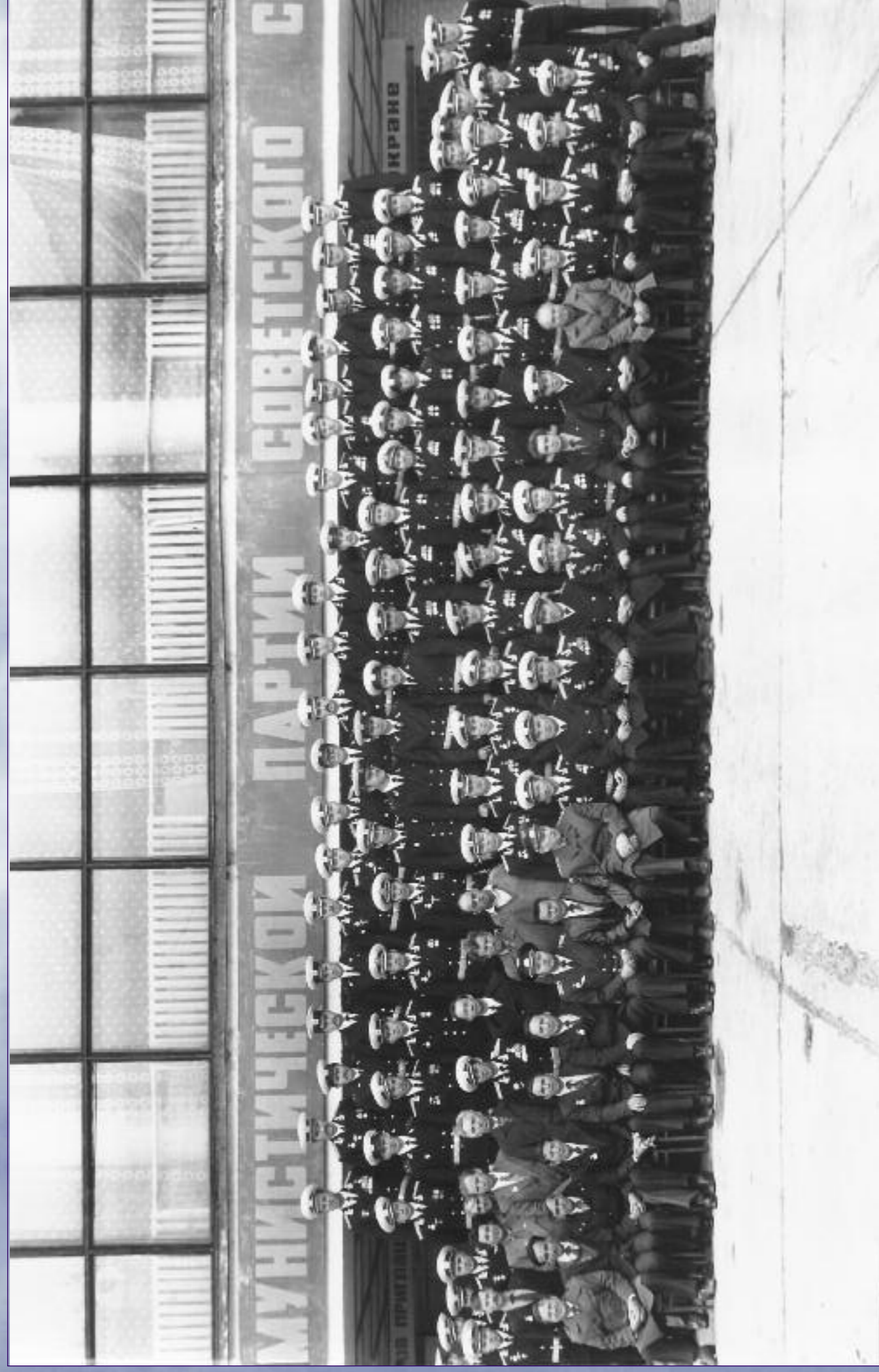


Памятный знак 392 ОДРАП "1963-1983"



Памятная настольная медаль "20 лет 392 ОДРАП"
от полуправления ВВС СФ







20-летие полка, встреча боевых друзей. В центре – Дубинский В.И.



20-летие полка. Торжественное собрание.



Колобов В.К., Хаяров Ю.В. Действующий комэск-3 локладывает первому комэску-3.



20-летие полка. Снимок на память. Лекомцев Б.А., Корнилов Ю.П., Тютюнник В.Н., Маннанов Р.Н.



20-летие полка. Боголепов Р.А., Георгадзе Б.Г.



Командование полка и гарнизона. Федотово, 1983 год.

25 января 1984 года происходит еще одна, четвертая и последняя в истории полка катастрофа самолета Ту-95рц. При выполнении ночного взлета с полным полетным весом на аэродроме Оленья разбился самолет экипажа заместителя командира первой авиационной эс-

кадрильи майора Вымятина В.К. Экипаж в паре с экипажем Горшкова Н.В. готовился перелетать на Кубу и с Кубы в Анголу. Ситуация развивалась на глазах группы руководства и второго экипажа, уже вырубившего на полосу для последующего взлета, но, к сожалению, помочь они ничем не могли, слишком быстро все произошло...

Средствами объективного контроля было установлено, что через 1 мин 55 сек. после начала взлета, в процессе набора высоты на скорости 346 км/ч и высоте 350 м в результате преждевременной уборки шасси и закрылков на малой скорости, произошел выход самолета на закритические углы атаки с последующим сваливанием. Падение самолета происходило с переменным креном до 60° и вертикальной скоростью 25 м/с.

Столкновение с землей произошло без крена и поступательной скорости с углом тангажа 0°. Вследствие малой высоты и быстрого развития аварийной ситуации экипаж средствами спасения не воспользовался.



Вымятин Валерий Кириллович

В составе экипажа погибли:

- заместитель командира эскадрильи майор **Вымятин Валерий Кириллович**
- помощник командира корабля **Филиппов Юрий Михайлович**
- штурман корабля – помощник штурмана эскадрильи капитан **Кривонос Александр Петрович**
- штурман-оператор стлейтенант **Зотиков Евгений Валерьевич**
- бортинженер майор **Пигалицин Юрий Кузьмич**
- оператор РТР – начальник службы РТР эскадрильи капитан **Васильев Виктор Петрович**
- старший ВСП прапорщик **Кузнецов Роман Африканович**
- старший бортовой оператор прапорщик **Халяпов Фаиль Файзулович**
- старший оператор прапорщик **Лысаков Александр Геннадьевич**
- командир огневых установок прапорщик **Копылов Владимир Николаевич**.



Место катастрофы



Городок в трауре...



3 сентября 1984 года. Открытие памятника экипажу Вымятина В.К.



На мемориале. Через четверть века...

В полку больно переживали эту катастрофу, ведь после 1976 года полк летал безаварийно восемь лет.

Оправившись после трагедии, снова приступили к полетам на боевую службу, в том числе и к полетам с использованием аэродромов Кубы и Анголы.

По итогам 1984 года авиационный отряд в составе экипажа командира отряда майора Лекомцева Б.А. (штурман отряда – капитан Овсянников В.И.) и экипажа Шиляева В.В. (штурман корабля – Краснодубов В.А.) признан лучшим по разведподготовке в авиации ВМФ. Памятный вымпел отряду был вручен в Гаване, с ним на борту 8 февраля 1985 года экипажи выполнили юбилейный, тысячный за историю полка, полет на воздушную разведку с использованием зарубежных аэродромов. За прошедшие 15 лет уже был накоплен достаточно большой опыт подобных полетов.

15 апреля 1985 года на аэродроме Кипелово произошло еще одно летное происшествие, которое благодаря выдержке, профессионализму и энергичным действиям летного экипажа не стало катастрофой. При возвращении с боевой службы экипажа командира отряда майора Боброва А.М. (помощник командира корабля Степанов В.М., штурман корабля Бородаев В.Н., бортинженер Московкин И.Ф., самолет № 12) на самолете произошло самопроизвольное выключение одного за другим двух двигателей с правой стороны.

Двигатели выключились при заходе на посадку с курсом 171°, на высоте 400 метров: на удалении 13 километров от ВПП остановился третий двигатель, через 11 секунд – четвертый. Сразу потеряли около 100 метров и оказались на километр правее посадочного курса. Исправить уклонение не успевали, пришлось выполнить дополнительно



Бобров А.М.

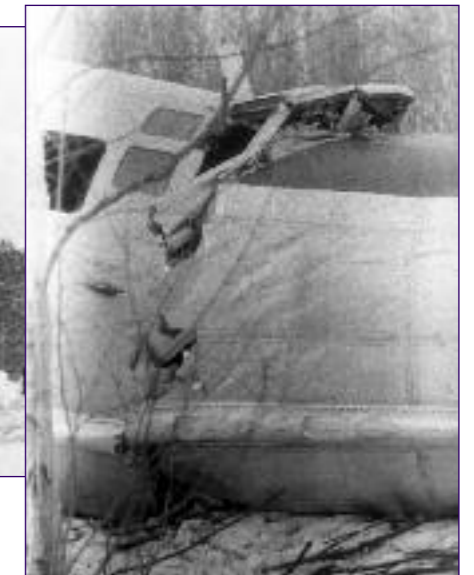
круг при двух работающих двигателях. Следует отметить, что экипаж действовал четко и хладнокровно, без паники...

Заход на посадку производился с курсом 171°, в строгом соответствии с требованиями соответствующего раздела инструкции экипажу, которые, как потом выяснилось, уже давно претерпели изменения, но эти изменения по каким-то причинам просто не были своевременно внесены в инструкцию.

Существовала методика захода на посадку при двух задресселированных двигателях с одной стороны (с учебной целью, когда инструктор убирал рычаги управления подачей топлива этих двигателей в положение, при котором они практически не создавали тягу), изложенная в инструкции экипажу и отработанная летчиками полка. Но она существенно отличалась от рекомендаций раздела “Особых случаев в полете”. В последнем случае, с остановленными с одной стороны двигателями и зафлюгированными винтами, проход дальнего и ближнего привода рекомендовалось проходить на существенно повышенных скоростях и больших высотах (по более крутой глиссаде). Этими рекомендациями летчики и воспользовались.



Вице-адмирал Варгин С.П. напутствует экипаж майора Лекомцева Б.А. накануне 1000-го вылета на боевую службу с использованием зарубежных аэродромов



Место аварийной посадки

В результате посадка была выполнена на повышенной скорости и с большим перелетом. Самолет выкатился за пределы ВПП и получил существенные повреждения, экипаж, к счастью, не пострадал.

Выполненные в дальнейшем летчиками полка специальные полеты по имитации захода и расчёта на посадку при отказавших двигателях с одной стороны согласно действующей инструкции экипажу показали, что последствия выполнения её рекомендаций в подобной ситуации обязательно привели бы к неблагоприятному исходу.

Это был третий, в истории полка, случай посадки на двух работающих двигателях, и второй, когда два двигателя были выключены с одной стороны. Так же садился экипаж Балюкова Л.М. в мае 1971 года в Североморске,...

но садился он по методике захода на посадку при двух задресселированных двигателях с одной стороны (с учебной целью)...

В инструкцию экипажу были срочно внесены изменения в методику захода при двух отказавших двигателях с одной стороны, с летчиками полка был проведен детальный разбор летного происшествия.

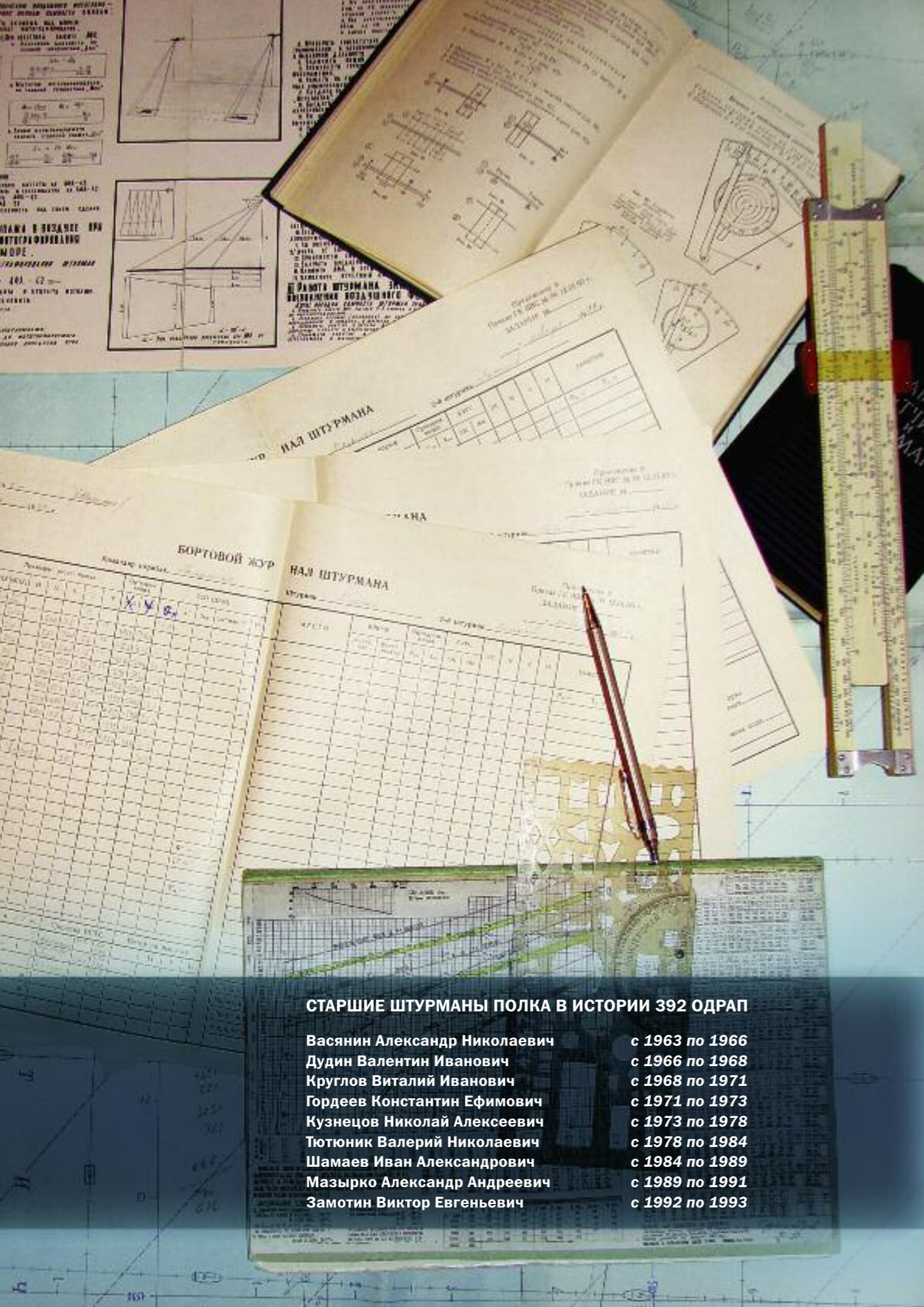
В 1985 году при вылете на воздушную разведку пары экипажей (Лекомцев Б.А., Заика А.Г.) южнее острова Исландия впервые была выполнена аэрофотосъемка линейного корабля ВМС США “Айова”, первого в серии из четырех кораблей такого класса, принимавших участие еще во второй мировой войне, прошедшего в 1984 году капитальную модернизацию. На нем была сохранена тяжелая артиллерия, дополнительно были ус-

тановлены крылатые ракеты “Томагавк”, противокорабельные ракеты “Гарпун”, автоматизированные зенитные артиллерийские комплексы “Вулкан МК.15”, современное радиоэлектронное оборудование и средства РЭБ. В строю, в качестве ударного ракетного корабля, “Айова” был до 1990 года, с 2012 года стал кораблем-музеем.

В 1992 году в США был снят художественный фильм “В осаде” со Стивеном Сигалом в главной роли. События в фильме развивались на однотипном с “Айовой”, линкоре “Миссури”. Отдельные панорамные кадры из этого фильма напоминают сегодня членам экипажей о том вылете.



Линкор “Айова”. Фото Овсянникова В.И. (экипаж Заики А.Г.)



О ШТУРМАНСКОЙ СЛУЖБЕ

Рассказывая об истории становления и развития полка, его деятельности, просто необходимо отметить очень высокую профессиональную подготовку штурманов и организацию работы штурманской службы полка в целом. Грамотный подбор, в период его формирования, кадров руководителей штурманской службы полкового и эскадрильеского звена, четко организованная учеба, позволили в короткий срок подготовить высококлассных специалистов и обеспечить выполнение сложных поисково-разведывательных задач в удаленных районах морей и океанов. Высокий уровень подготовки штурманов в полку стал многолетней традицией и сохранялся все время его существования.

Полк решал задачи почти над всей акваторией мирового океана и чаще всего полеты выполнялись вне радиолокационной видимости береговой черты, а иногда и без какого-либо радиобеспечения, простой проклад-

кой и счислением пути. Так, например, при перелетах с Кубы в Анголу и обратно, полет над океаном без какого-либо радиолокационного контакта или контакта с радиомаяками длился более шести часов. Полеты над океаном на малых высотах, ледовая разведка, выполняемая в районе Северного полюса, тоже имели свои сложности в вопросах навигации. И не было случая, чтобы экипажи полка теря-

ли ориентировку, “блудили”... Штурманская служба части успешно справлялась с любой из поставленных задач.

Кроме всего прочего, на штурмана экипажа возлагалась и задача применения, в соответствии с надводной обстановкой, вариантов поиска, обнаружения и выявления целей. Конечно же, окончательное решение было всегда за командиром, который анализировал доклады всех чле-



Часть приборной доски на рабочем месте штурмана

СТАРШИЕ ШТУРМАНЫ ПОЛКА В ИСТОРИИ 392 ОДРАП

Васянин Александр Николаевич	с 1963 по 1966
Дудин Валентин Иванович	с 1966 по 1968
Круглов Виталий Иванович	с 1968 по 1971
Гордеев Константин Ефимович	с 1971 по 1973
Кузнецов Николай Алексеевич	с 1973 по 1978
Тютюник Валерий Николаевич	с 1978 по 1984
Шамаев Иван Александрович	с 1984 по 1989
Мазырко Александр Андреевич	с 1989 по 1991
Замотин Виктор Евгеньевич	с 1992 по 1993



Васянин А.Н.



Дудин В.И.



Круглов В.И.



Кузнецов Н.А.



Круглов В.И., Козлов В.П.



Тютюнник В.Н.



Хадарцев А.З., Синдяев В.С., Кузнецов Н.А.



Гордеев К.Е.



Мазырко А.А.



Шамаев И.А.

нов экипажа, но общее выполнение любого полетного задания в значительной степени зависело именно от уровня подготовки и мастерства штурмана, поэтому штурманской подготовке в полку всегда уделялось особое внимание.

А настоящие мастера штурманского дела в полку никогда не переводились. Основы штурманской службы и ее традиции были заложены с момента образования полка такими выдающимися штурманами, как Васянин А.Н., Дудин В.И., Круглов В.И. и продолжены в дальнейшем опытными руководителями службы Гордеевым К.Е., Кузнецовым Н.А., Тютюнником В.Н., Шамаевым И.А., Мазырко А.А.

При формировании полка первым его старшим штурманом был назначен Васянин Александр Николаевич, проходивший до этого службу старшим штурманом полка в 924 ГМРАП, базировавшемся в то время на аэродроме Североморске-3. Это был высококлассный штурман, имевший к тому времени академическое образование, умелый руководитель и опытный наставник, имевший опыт полетов над морем. Именно под его руководством была изначально сформирована штурманская служба 392 ОДРАП.

После гибели Васянина А.Н. в авиационной катастрофе 23 января 1966 года старшим штурманом полка назначается Дудин Валентин Иванович, ставший впоследствии Главным штурманом ВВС СФ, заслуженным штурманом СССР, кандидатом военных наук. Он руководил штурманской службой полка до конца 1968 года. Именно в этот период экипажи полка начали в полную силу выполнять полеты на боевую службу на полный радиус самолета, освоили Тихоокеанский ТВД, дозаправку топливом в полете, групповые полеты в Индийский океан на поиск спускаемых космических аппаратов.

С именем Круглова Виталия Ивановича, ставшего старшим штурманом полка в конце января 1969 года, связана активная деятельность экипажей полка в Атлантике, блестящая их работа во время крупнейших учений ВМФ СССР «Океан» в 1970 году, освоение трансатлантических перелетов с посадкой на Кубе в 1971 году. В 1969 году ему присваивается звание заслуженного военного штурмана СССР.

После гибели Круглова В.И. в авиационной катастрофе 3 сентября 1971 года, старшим штурманом полка назначен Гордеев Константин Ефимович. Полк приступает к систематическим полетам



Азаренков В.Е., Бурмистров П.П., Мазырко А.А., Дудник И.И. Поселок Федотово.

на ведение воздушной разведки в Центральной и Западной Атлантике с использованием аэродромов республики Куба.

В 1973 году старшим штурманом полка становится Кузнецов Николай Алексеевич. Полк осваивает полеты на ВР с использованием аэродромов Конакри (народная республика Гвинея), Луанда (Ангола), занимает лидирующие позиции в морской авиации.

Тютюнник Валерий Николаевич, пришедший в полк лейтенантом со дня его основания, в 1978 году становится старшим штурманом полка. Традиции 392 ОДРАП поддерживаются и развиваются, полк уверенно осваивает Южную Атлантику, активно ведет разведку в Западной Атлантике. Тютюнник Валерий Николаевич становится заслуженным военным штурманом СССР.

В 1984 году старшим штурманом полка становится Шамаев Иван Александрович, занимавший до этого должности начальника разведки полка и штурмана полка. В полку успешно разрабатываются и внедряются новые тактические способы и приемы ведения воздушной разведки над морем.

Мазырко Александр Андреевич становится старшим штурманом полка в 1989 году, в период, тяжелый не только для полка, но и для всей морской авиации. Нехватка запчастей, керосина, уменьшение налета отрицательно сказываются на уровне подготовки летных специалистов. Тем не менее, штурманская служба не растеряла своего потенциала, сумев подготовить кадровый штурманский резерв. Полк перебазировался в город Остров, имея в составе экипажей молодых, профессионально подготовленных специалистов штурманской службы. К сожалению, им уже не придется осваивать далекие просторы мирового океана, открывать новое и постигать неизведанное. Время расцвета морской авиации закончилось...

Штурманами в полк приходили выпускники Николаевского ВМУ, Челябинского и Ворошиловградского училищ, в последующем пополнение шло и за счет военной кафедры Ленинградской лесотехнической академии, Новочеркасского политехнического института, так называемых "тотальников". Кстати, последние отличались упорством в постижении штурманских наук и многие из них, по окончании обязательных двух лет, оста-

вались служить дальше и добились значительных успехов в службе. Попадали в авиацию и штурманы после окончания морских училищ, успешно адаптировавшись в авиационной среде, они неплохо продвигались по службе. Например, Дудин В.И. в 1950 году окончил 2-е Балтийское высшее Военно-Морское училище в г. Калининграде.

Традиционно в полковой штурманской среде, кроме вышеперечисленных руководителей штурманской службы полка, были лидеры, которые пользовались авторитетом и уважением, именно у них училась штурманскому делу молодежь. В разные времена это были: Свинтицкий Е.В., Островский А.И., Попов М.А., Жуков Л.И., Зудилин А.И., Шапарин В.Я., Калинин А.Ф., Анисимов Ю.И., Никулин Б.Д., Тумашов Г.Н., Георгадзе Б.Г., Сорокин А.П., Боголепов Р.А., Заблоцкий Л.А., Герман В.С., Дудник И.И., Сорокин В.Г., Смаль К.К., Азаренков В.Е., Закатеев Ю.И., Чернышев Г.В., Завгородний В.И., Бородаев В.Н., Бугаев П.И., Бурмистров П.П., Овсянников В.И., Кулаков А.Г., Галеев В.И., Апанасевич Н.М., Петов В.П., Балакирев Ю.А., Лимонов А.И., Шалимов Ю.М., Бушманов Н.И. и многие другие.

Штурманская служба была в полку, наверное, самой многочисленной из служб, ведь в каждом экипаже было по три специалиста штурманской специальности: штурман корабля, 2-й штурман корабля и штурман-оператор. Кроме того штурманская служба всегда была резервом на штабные руководящие должности в полку и подразделениях.



Дудник И.И.



Сорокин В.Г.



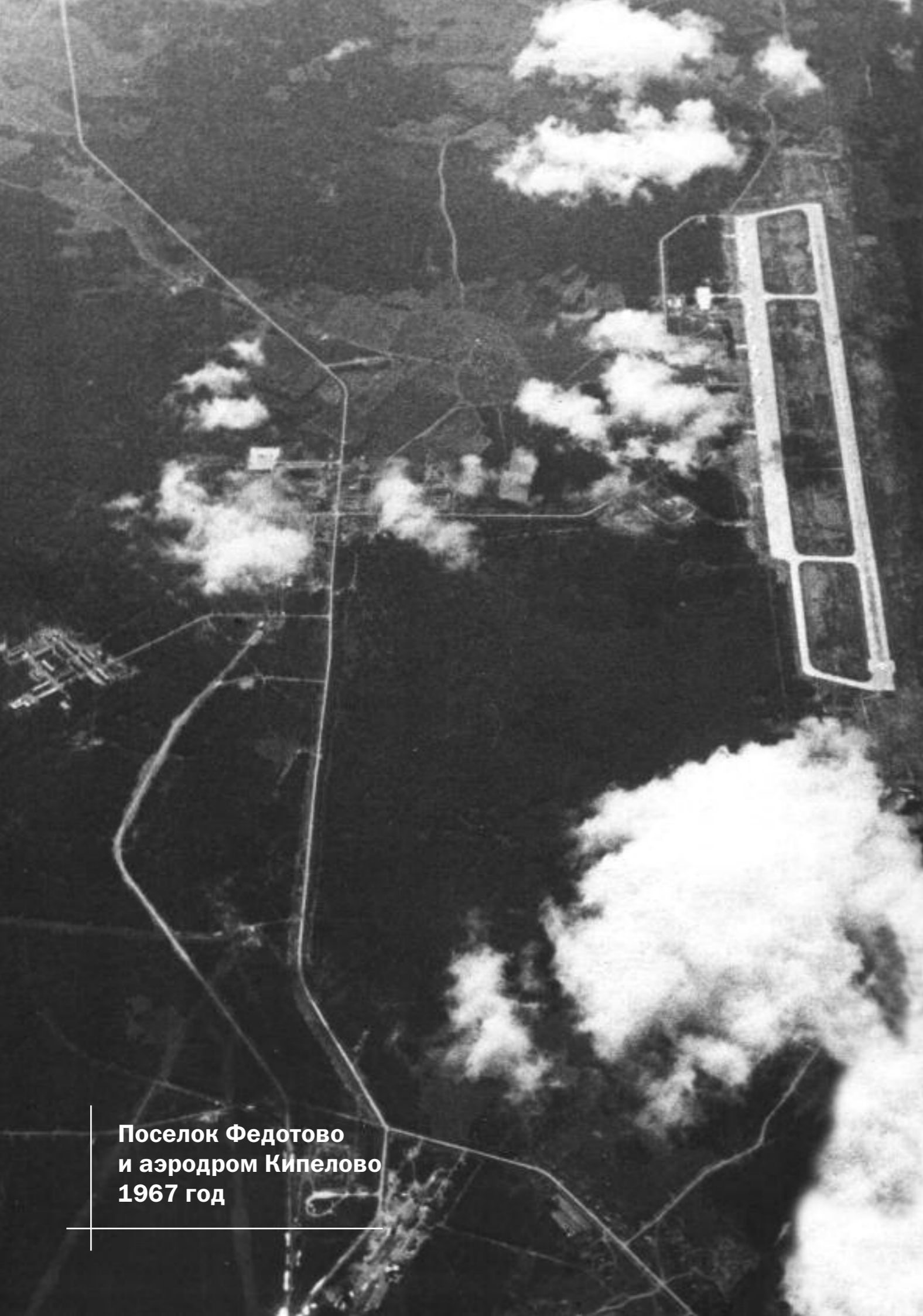
Овсянников В.И.



Георгадзе Б.Г.



Александров В.В. – командир 1 АЭ, Заблоцкий Л.А. – штурман 1 АЭ



Поселок Федотово
и аэродром Кипелово
1967 год

ПОСЕЛОК И ГАРНИЗОН ФЕДОТОВО

ПЛОЩАДКА 1177 – АЭРОДРОМ КИПЕЛОВО – ПОСЕЛОК ФЕДОТОВО

В конце 40-х, начале 50-х годов обострилась борьба между СССР и США в области стратегических авиационных вооружений, и ответом на инициативы США стало ускоренное развитие советской Дальней авиации. На ее вооружение в 1947 году поступает стратегический бомбардировщик Ту-4, который с 1951 года массово поступает в полки. В 1954 году на вооружение принят первый дальний реактивный бомбардировщик Ту-16, а в 1956–57 годах в Дальней авиации появляются стратегические бомбардировщики Ту-95 и ЗМ. В связи с этим надо было решать масштабную задачу по созданию широкой сети военных аэродромов. В составе министерства обороны СССР в 1947 году создается Центральное управление капитального аэродромного строительства (ЦУКАС) и ускоренными темпами начинается строительство новых и реконструкция уже имевшихся аэродромов для тяжелой авиации.

Говоря об истории 392 ОДРАП, нельзя не вспомнить, хотя бы кратко, историю поселка Федотово, она началась со строительства аэродрома, и требует отдельного рассказа. По воспоминаниям некоторых старожил, первоначально, еще

до того, как официально получить свое название, жилой городок какое-то короткое время имел красивое название Солнечный. Может быть, оно было неофициальным, да и просуществовать могло недолго, поэтому сейчас трудно найти этому подтверждение, мало кто об этом может вспомнить. В 1966 году он получил название Федотово в честь первого командира 392 отдельного дальнеразведывательного авиационного полка и начальника военного гарнизона Александра Сергеевича Федотова.



В 1957 году для строительства в Вологодской области аэродрома под тяжелые стратегические самолеты решением ЦУКАС в район железнодорожной станции Кипелово, Северной железной дороги, направляется управление начальника работ (УНР) во главе с инженер-полковником Т. Тер-Захарьяном, ему придается личный состав военных строителей для выполнения поставленной задачи. С окрестных деревень набираются рабочие, в районе деревни Щербинино появляется первая строительная техника.

Строительство началось с решения бытовых вопросов, были построены: казарменный городок из нескольких сборно-щитовых одноэтажных строений, два 4-х квартирных дома из бруса, небольшая гостиница (финский дом), столовая и самый первый магазин Военторга. Располагались они западнее будущего служебного городка, по обе стороны дороги на аэродром, казарменные строения — слева. Штаб УНР (в/ч 32086) размещался в деревянном строении по дороге, которая вела в Кипелово и жилой городок, напротив медсанчасти и учебной базы, в начале 70-х годов он переместился в специально построенное в жилом городке капитальное здание. Все деревянные постройки просуществовали до начала 70-х годов, после строителей там временно размещались штабы эскадрилий, клуб 392 ОДРАП. Сегодня от этих строений не осталось и следа, на их месте растет высокий дикий кустарник, и о первых строителях уже ничего не напоминает.

Строительство непосредственно аэродрома активно началось



Федотовский "пяточок"

с вырубki леса под ВПП, строительства дренажа и подготовки поля аэродрома под бетонирование. Впоследствии, кое-где про скальзывало предположение, что аэродром был построен на месте старого полевого аэродрома военных лет, но, скорее всего, это — только предположение. Афанасьев Вениамин Михайлович, будущий командир авиационно-технической базы, родился в деревне, рядом с будущим аэродромом и хорошо помнит из своего детства, как начиналось это строительство. Старожилы еще военных лет говорили, что

действительно в годы войны был полевой аэродром с истребителями, защищавшими железную дорогу, только был он достаточно далеко от места сегодняшнего аэродрома Кипелово.

Объект строительства получил рабочее название "площадка 1177" и почтовый адрес "Вологда-18". В то время сообщение с площадкой строительства шло только через железнодорожную станцию Кипелово, так как автодороги, которая соединяет сегодня поселок Федотово с автомобильной трассой Вологда — Новая Ладога еще не существо-



Командующий Северным Флотом адмирал Лобов С.М., начальник УНР Генденштейн Л.И., командир АТБ Черняков И.И



Первые военные строители аэродрома Кипелово. 1957 год.



Дорога между жилым и служебным городками



Фото со строительства АС Кипелово 1957–58 гг. из архива Старченко И.П.

вало. Рядом со станцией приютилась небольшая деревня Кипелово, строительство шло в 6 километрах южнее. В пятистах метрах от станции строители развернули автобазу и площадку для приема всех прибывающих грузов и стройматериалов, которые привозились за сотни и тысячи километров.

Стройка буквально закипела... На ВПП непрерывно укладывался бетон, доставляемый самосвалами Зил-585 с бетонного завода, смонтированного возле станции Кипелово. Цемент и гравий для изготовления бетона доставлялись по железной дороге, песок из местных карьеров. Все работы велись в несколько смен, с редкими пере-

рывами на выходные или праздничные дни, непосредственно руководили ими инженер-капитан Хусаинов Р.И. и начальник участка инженер-старший лейтенант Ключко В.П.

Однако, начавшиеся работы в 60-м году были временно приостановлены, а УНР было отозвано. И только к осени 1962 года к работам приступило уже другое УНР, прибывшее из Вана-Нурси Эстонской ССР, входящее в состав строительного управления Ленинградского Военного Округа. Вновь прибывшую в/часть 32086, состоящую из двух военно-строительных отрядов, возглавлял тогда инженер-подполковник Краснов Семен Самуилович. Стройка активно продолжилась...

В последующем строительными работами в гарнизоне руководили: с 1963 года инженер-полков-

ник Кошман Анатолий Евстигнеевич, с 1968 года инженер-полковник Рутенко Витольд Петрович, с 1969 года инженер-подполковник Генденштейн Лев Иосифович, с 1971 года инженер-подполковник Козьев Виктор Николаевич.

Параллельно со строительством аэродрома началось строительство и служебного городка. Появились первые капитальные здания: столовая для военных строителей, двухэтажные кирпичные казармы для них, и пятиэтажное кирпичное здание, в котором разместился штаб авиационно-технической базы со своими службами, общежитие, медсанчасть.

Одним из активных участников строительства аэродрома Кипелово и поселка Федотово, был инженер-полковник в отставке, заслуженный военный строитель РСФСР Григорьев Борис Александрович, с декабря 1965 года по 1971 год служивший в Федотово и работавший в то время начальником монтажного участка. Он вспоминает:

“Проектирование объектов строительства осуществлял 20 Центральный проектный институт ВВС (г. Москва). Строительство велось комплексно, строился аэродром, казарменная зона, жилая зона, зона служебно-технической застройки при летном поле, склады аэродромно-технического имущества, склады ГСМ, позднее, в связи с дислокацией полка Ил-38 — зона для базы противолодочных вооружений.

Трудностей, особенно в первое время, было много... Отсутствовало постоянное электроснабжение, линию ЛЭП-35КВ еще только вели от ЛЭП-110 КВ (Череповец-Вологда) военные мон-



Тропа в служебный городок. Баракы на месте одной из будущих гостиниц.



Строится служебный городок, столовая. баня...



Аэродром Кипелово. Август 2013 года. Калинин Е.В., Григорьев Б.А.



Под Дом офицеров еще только роется котлован...



КДП, здание ПДС



ТЭЧ полка

тажники управления монтажных работ (УМР) г. Москва. Энергообеспечение строительства временно осуществлялось от передвижных дизельных электростанций. В короткие сроки была построена автомобильная дорога, строительство ее осуществлялось дорожниками 104 УНР строительного управления Ленинградского военного округа (СУ ЛенВО), во главе с полковником Абрамовым К. Остро стоял вопрос с отоплением, водоснабжением и газификацией. Первым из тех, кто занимался именно инфраструктурой гарнизона на начальном периоде строительства был инженер-лейтенант Куликов В.М. (в/ч 77062, УМР, г. Ленинград)

Комплекс водозаборных сооружений в различных зонах строительства включал в себя глубокие артезианские скважины (до ста и более метров) с насосными станциями 2-го подъема, с резервуарами запаса чистой воды емкостью от 100 м³ до 250 м³.

Масштабное строительство казарменного и жилого городков требовало увеличения водопотребления и водоотведения. В 1967 году была реконструирована насосная станция на водозаборе в районе плотины на реке Масляная, неподалеку от Кипелово, водозабор существовал для заправки водой паровозов на ж/д станции. Водовод от него, проложенный от железнодорожной станции к поселку Федотово силами в/ч 77062 (начальник монтажного участка инженер-капитан Григорьев Б.А.), позволил обеспечить водой построенную отопительную котельную высокого давления типа ДКВР на твердом топливе. Он был выполнен до котельной

и далее в зону служебно-технической застройки, это позволило начать пуско-наладочные работы и комплексное опробование котельной в конце сентября 1967 года. Позднее котельную расширили и перевели на жидкое топливо, для его доставки от ст. Кипелово до котельной была построена железнодорожная ветка, работой по строительству ветки руководил начальник СМУ инженер-капитан Ефимов В.И. (в/ч 32086)

Строительство тепловых сетей от новой котельной выполняла в/ч 77062, монтаж котлов и оборудования котельной производила в/ч 10467 Главвоентростроя (г. Ленинград), начальники направления: инженер-капитан III ранга Найденов В.Н. и инженер-капитан-лейтенант Шумилов Е.И. Электромонтажные работы выполняли представители в/ч 15107 Главвоентростроя (г. Ленинград) под руководством инженер-капитана Жуленева В.И.

За монтаж системы энергоснабжения аэродрома отвечал инженер-капитан III ранга Маков Е.И. (в/ч 15107). В зоне аэродрома были построены здания ТЭЧ, несколько эскадрильских домов, здание ДС, котельная высокого давления, места стоянки самолетов, рулежки. Практически к концу 1966 года все необходимые аэродромные постройки были готовы.

В результате активного строительства к 1971 году площадка 1177 имела аэродром с зоной служебно-технической застройки (СТЗ), склады аэродромно-технического имущества (АТИ), склад горюче-смазочных материалов (ГСМ), центральную котельную, водовод и магистральные тепловые сети в жилом и казарменном городках, были построены казармы, летная и техническая столовые, баня, продовольственный склад с холодиль-



ником, медицинский пункт, детский сад, школа, 12 жилых домов, больница в жилом городке на 25 коек с родильным отделением, гостиница, большой магазин на первом этаже 80-квартирного жилого дома (дом № 4), Дом офицеров, достраивалась кафе "Звездочка" и многое другое...

Отделочные работы в жилых домах, казармах и на других объектах выполняла в/ч 51181 (СУ ЛенВО), командир в/ч 51181 полковник Марьясин



Панорама жилого городка Федотово, 1967–68 годы

С.А., начальник СМУ – служащий СА Рассказкин Н.П.

В связи с достижением больших успехов в народном хозяйстве, в канун 7 ноября 1967 года Вологодская область была награждена орденом Ленина. Награду первому секретарю обкома КПСС Дрыгину вручал Председатель Совета министров СССР Алексей Николаевич Косыгин. После награждения он улетал в Москву с аэродрома Кипелово. В беседе с командованием частей гарнизона он отметил рациональное использование народных средств. Это было высшей оценкой титанического труда военных строителей.

За пять лет обустройства гарнизона с 1966 по 1971 год я получил большой опыт строительства такого уникального объекта, как площадка 1177. Эти годы вспоминаются и по сей день..."

После гарнизона Федотово Григорьев Б.А. трудился на строительстве многих других объектов, выполнял интернациональный долг в республике Афганистан, участвовал в ликвидации последствий катастрофы на Чернобыльской АЭС, и никогда не забывал "площадку 1177" – гарнизон Федотово, старался бывать здесь.

Воспоминания самих одраповцев, связанные непосредственно с жилым городком, берут начало с июля-августа 1965 года, когда полк перебазировался на место постоянной дислокации, на аэродром Кипелово. Авиационно-техническая база к тому времени сформировалась и была уже способна решать задачи обеспечения полетов и подготовки боевой авиатехники. Полоса, аэродромные сооружения, энергообеспечение и связь уже функционировали в штатном режиме. Производились прием и выпуск транспортных бортов. Недостроенными оставались только стоянки для самолетов.

Начиналось перебазирование личного состава, членов их семей, и все свои усилия строители бросили на жилой городок. На тот период в городке было всего три жилых дома: №1, №2 и общежитие семейного типа – дом № 3, была построена котельная и достраивался дом №4. Три подъезда 1-го дома уже были заселены семьями офицеров авиационно-технической базы (в/ч 53043), дивизиона



1965 год, достраивается школа



1 сентября 1965 года

связи и ТЭЧ 392 ОДРАП. Четвертый подъезд дома и дом № 2 заселены не были. Решением командира полка п/п-ка Федотова и замполита полка п/п-ка Шишова свободные квартиры были тогда отданы для заселения рядовому летному составу, а руководящий состав и технический состав подразделений временно поселились в коммунальном общежитии дома №3. Через 3-й дом в последующие годы прошло большинство гарнизонных семей. Холостяки заселялись в общежитие служебного городка, в этом же здании одновременно в разные годы размещались: штаб авиационно-технической базы, медсанчасть, штабы эскадрилий 392 полка и многие другие административные отделы и подразделения частей гарнизона, кто-то жил в поселке Кипелово. Под Дом офицеров еще только был выкопан котлован, но уже был свой



Март 1964 г. На строительстве дома №1.



Строятся первые дома, детский сад



1968 год. Достраивается Дом офицеров.



Офицерские жены. Построено только три дома.

клуб, оборудованный в бывшей казарме военных строителей (первый начальник клуба капитан Проткин В.Н.). В 1966 году в полку уже был духовой оркестр, встреча командира на построении полка каждое утро происходила под него, он же играл “Зарю” на полковых вечерних проверках.

Школа уже была построена, и первого сентября 1965 года начала свою работу. С 1967 года она была уже полноценной десятилетней общеобразовательной школой.

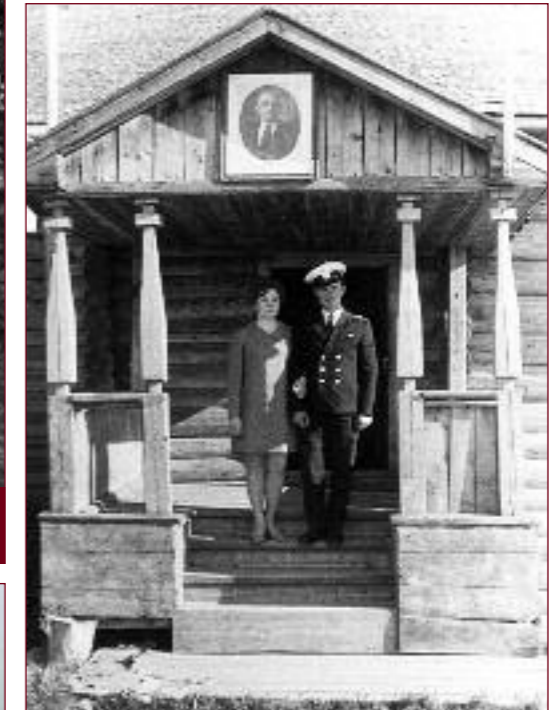
В целом инфраструктура жилого городка в 1965 году была в зачаточном состоянии. Электроснабжение – от двух дизельгенераторов, которые постоянно были на ремонте. Первый Новогодний праздник жители поселка встречали при свечах, керосиновых лампах и электрических фонариках. Холодной водой снабжались от артезианской скважины, расположенной между служебным и жилым городками, три раза в день по расписанию. Это при устойчивом электроснабжении, а если не было электричества, то не было и воды. Запасной туалет всегда был в лесу. Разводка труб для горячей воды в домах была установлена, но впервые горячая вода появилась в жилых домах намного позднее, когда начали строить дома с нумерацией после цифры 20. Тогда и появились дома с бойлерами и горячей водой. В периоды длительного отсутствия воды в жилых домах, ее брали ведрами из пожарного водоема, расположенного на “Пятачке” рядом с котельной.



Май 1965 года. На месте пяточки. Левикова М.В., Левиков В.М., Чернякова Ф.Е.



Первый утренний автобус на “пяточке”



Июнь 1970 года, Кипеловский сельский совет. Супруги Наталья и Анатолий Комагоровы.



Такси из Вологды, 70-е годы

“Пятачок” – небольшая площадка на въезде в жилой городок, впоследствии место остановки рейсового автобуса, место дежурной пожарной части и въезда в святая святых мужского населения – в гаражи. Возле “Пятачка” расположились впоследствии и две гостиницы, построенные по личному указанию Главкома ВМФ Горшкова С.Г. после посещения им гарнизона в 1968 году, одна – разведывательного полка, другая – противолодочного, в которых впоследствии жили не только холостяки, но и семейные, в ожидании выделения квартир. Сегодня к остановке прибавились стоянка местных таксистов – бомбил и места мелкокоричной и лотковой торговли. Раньше же “пяточок”, кроме автобусной остановки, был просто центром на стыке жизни двух городков, жилого и служебного, контрольным ориентиром, местом встречи и местом сбора экипажей на вылет или в ДС. Кипение военных будней жилого городка чувствовалось именно здесь. Кого-то отвозили на служебном транспорте в ДС, на аэродром, кого-то



Одно из традиционных мест встречи экипажей. Экипаж м-ра Галушко В.Д.

привозили в городок, здесь обычно назначались деловые встречи.

Через “пяточок” по деревянному трапу каждое утро мужская половина населения поселка бодрым шагом шла на службу, а вечером утомленно возвращалась с неё. С “пяточка” начиналось знакомство с городком любого, в него въезжающего, и именно с “пяточка” был вход и въезд в быстро разросшуюся “колонию” гаражей, излюбленное место времяпрепровождения взрослой части мужского населения. Некоторые умельцы умудрялись к гаражам пристраивать огородики и баньки. Именно там жены иногда и находили своих, на время потерявшихся, мужей.

В 1965 году единственная бетонная дорога из служебного городка в жилой в распутицу была покрыта жидким слоем грязи,

которая летела из-под колес строительной техники. Поэтому чаще всего приходилось носить резиновые сапоги. Газоснабжения еще просто не было, пищу готовили на электрических плитах, керогазах и керосинках, поэтому как техники, так и летчики вынуждены были приносить домой с аэродрома керосин. Встретить тогда военного в резиновых сапогах с бидоном керосина было привычным делом.

Теплоснабжение для жилого и служебного городков велось от

построенной котельной. Работники МИС (морской инженерной службы, аналога сегодняшнего МУП ЖХ) делали все для того, чтобы срывов в отоплении не было, однако они бывали и в первые годы жизни городка и в последующем.

Помывка личного состава срочной службы осуществлялась в бане, которая была построена в служебном городке. В субботу и воскресенье эта же баня работала для жителей поселка. Жизнь заставила устанавливать



Федотово, 80-е годы



“Пяточок”, 2013 год



в ваннных комнатах квартир дровяные водонагревающие титаны. Пространство в маленькой ванной комнате за счет титана съедалось, зато она хорошо прогревалась, и в ней был неповторимый запах березовых дров. Их заготовка проблем не составляла – вокруг был лес. Растопка титана и помывка семьи были целым ритуалом. Вода потом в титане долго не остывала и у женщин была возможность горячей водой помыть посуду. В выходные дни в городке можно было довольно часто встретить знакомых или друзей с вязанками дров или с парашютными сумками за спиной, в которых они несли домой дрова. Как раритет, титаны кое-где сохранились и по сей день.

Газоснабжение жилого городка первоначально осуществлялось индивидуальными газовыми баллонами с пропан-бутаном. В в/ч 53043 была создана газовая служба, которая доставляла баллоны, следила за безопасностью их эксплуатации. Центральная газификация от групповых установок газовых резервуаров сжиженного газа комплексно началась в 1968 году силами в/ч 77062 (УМР, г. Ленинград, нач. участка служащий СА Фролков Н.М.) совместно с со службой “Вологдагаз”.

Позднее, когда жилой городок газифицировали, многие начали устанавливать на кухне или в самой ванной комнате газовые колонки, хотя получить на это разрешение было крайне сложно из-за перебоев с водой. Из-за низкого давления в систе-

ме пользоваться колонками было сложно и небезопасно, приходилось самим их дорабатывать, что было в принципе запрещено.

В 1965 году в жилом городке появился первый продовольственный военторговый магазин, располагался он в первом подъезде 2-го дома на первом этаже. Там всегда было свежее разливное молоко. В 4-м доме магазины открылись позднее.

Гарнизонный Дом офицеров был достроен только в 1968 году. До его открытия культурный досуг почти отсутствовал. В 1965 – 67 годах для семей военнослужащих иногда показывали кинофильмы в казарме в/ч 53043, построенной около медсанчасти в служебном городке. В жилом городке, возле больницы был организован летний кинотеатр под открытым небом, а, принимая во внимание, что летом здесь стояли практически белые ночи, то работал он только в конце лета и осенью

от кинопередвижки. Жены ходили смотреть кинофильмы, одеваясь в теплое служебное обмундирование своих мужей. И, тем не менее, никто не впадал в уныние, все воспринималось как должное, и все надеялись на лучшее.

Желающие, особенно холостяки, ходили в сам поселок Кипелово, в клуб на танцы под пластинки простенького проигрывателя или под гармошку. По периметру зала сидели местные жители, приведшие на танцы своих дочек или внушек. Единственный уличный столб с электрическим фонарем был на железнодорожной станции, поэтому многие приходили с фонарями типа «Летучая мышь». Федотовская молодежь дралась с местными парнями, иногда конфликты разгорались и между собой. Патруль обеспечить полный порядок на танцах не мог, так как в 23 часа, в самый разгар веселья, дежурная машина увозила его в гарнизон. В последующем, когда в полную силу заработал гарнизонный Дом офицеров, кипеловский клуб стал пользоваться особой популярностью у военных строителей.



Для матросов срочной службы просмотр кинофильмов осуществлялся прямо в казарме, делалось это регулярно, иногда для них организовывались экскурсии в город Вологду.

Снабжение продуктами городка Федотово во все времена ничем особенным не выделялось. Что завозили, тем и питался весь городок. Выбор был не особенно большой: молоко, мясо, хлеб, вареная колбаса, картошка, рыба, но поначалу перебоев в снабжении не было, всего хватало.

Это позднее, когда в гарнизоне появился второй полк, а затем и третий — появились проблемы...

Промышленные товары тоже не особенно отличались от тех, которыми снабжался в то время советский народ. Иногда Военторгом завозился дефицитный ширпотреб, но большого выбора все равно не было, за многим необходимым приходилось ездить в Вологду.

Но не стоит думать, что все было так плохо и безнадежно, это было только начало... С каждым годом жизнь в городке все более налаживалась, входила в колею своего времени... Ежегодно заселялись вновь выстроенные дома, появлялись поколения, родившиеся в Федотово, каждый Новый Год приносил что-то новое в жизнь федотовцев. Появился газ, сначала в баллонах, затем стационарно, меньше стало перебоев с водой, появилось свое ателье по пошиву одежды, парикмахерская, расширились торговые площади и торговый ассортимент, появилась военторговская столовая и



еще целый ряд необходимых учреждений, таких, как почта, телефон, телеграф, наладилось автобусное сообщение с областной столицей. Новый Дом офицеров стал центром культурной жизни гарнизона, с концертами приезжали такие знаменитые артисты, как Майя Кристалинская, Иосиф Кобзон. Жизнь в городке Федотово стала просто кипеть и бурлить...!

До появления в гарнизоне противолодочной дивизии все парады своим прохождением открывал именно ОДРАП, впереди которого всегда были боевое и памятное знамена и единственный в гарнизоне вымпел министра обороны за мужество и воинскую доблесть. В гарнизоне было несколько воинских частей, но 392 полк всегда среди них выделялся своей слаженностью. Парады проходили на центральной площади поселка, под музыку гарнизонного оркестра.

Подразделения в парадном строю в то время занимали больше половины периметра площади между 3-м и 15-м домом. А уж зрителей всегда было — хоть отбавляй, в том числе и на балконах домов! Дети высматривали своих пап, жены мужей, любили тогда парады! Наверное, поэтому самое большое количество памятных фотографий было сделано именно во время праздничных церемоний.

Уже давно нет в гарнизоне оркестра, и нет тех парадов...

Новогодний праздник в Федотово был одним из самых любимых, и в городке проходил по-особенному. Готовились к нему заранее. Сколачивались проверенные кампании и группы по интересам, Новый Год встречали, как правило, в компании



23 февраля 1968 года. Один из первых парадов.





друзей, потом два-три дня ходили друг к другу в гости. Запасались продуктами, вино-водочными изделиями. Выбор и того и другого в магазинах городка был не особенно богат, на столы всегда почему-то получались отменно красивыми, питательными и вкусными. Основной задачей было не угодить в ДС (дежурные силы) или в наряд.

До начала 70-х годов Новый год отмечали всем полком, с семьями, в летной столовой. До наступления полуночи командир с замполитом отправлялись в казармы, поздравлять срочную службу, затем возвращались и праздник продолжался до самого утра. В последующие годы празднование Нового Года переместилось в Дом офицеров.

Вообще, у каждого федотовца найдутся свои приятные и веселые воспоминания, связанные с Новым годом. Один поход в лес за новогодней ёлкой чего стоил...! Как правило, он планиро-

вался на ближайший к Новому Году выходной день. И хотя жили мы практически в лесу, и ёлки росли уже в 20–30 метрах от домов, уходили мы все в лес далеко и надолго.... Каждому хотелось выбрать самую красивую из елок.

Вокруг городка было такое изобилие проторенных троп и накатанных лыжных дорожек, что однажды один из участников лыжных соревнований блудил по ним, пока его не нашли опытные следопыты. В самый канун Нового года по этим самым дорожкам и тропам с утра и до первых сумерек бродили мужики на лыжах и просто в унтах или меховых сапогах, с топорами и пилами в руках. То, что было рядом, их не устраивало, каждому думалось, что чем дальше в лес он заберется, тем краше там будут ёлки... Но самой красивой почему-то все не попадалось, тогда шли уже в сторону дома и почти в сумерках брали почти на

выходе из леса одну из тех, мимо которых несколько часов назад в лес и заходили. Было конечно немного грустно, думалось, что самая красивая елка осталась в лесу, но делать было нечего – Новый Год был уже что называется “на носу”.

Зато как было здорово, когда ты с этой елкой возвращался домой, и дети прыгали от радости, а жена в изумлении говорила: “Да где же ты такую красавицу нашел!?” Смотрел уже другими глазами – и точно, красавица!

Некоторые для верности тащили из леса и по две ёлки. Поэтому после обеда 31-го декабря елку можно было найти и прямо у подъезда, даже не заходя в лес. Правда, времени для ее украшения оставалось уже маловато...

Федотовцы щедро делились дарами своего леса и со своими друзьями-североморцами. Ежегодно, накануне Нового Года, на аэродром Кипелово прилетал специальным рейсом самолет

Ан-12, который “под завязку” заполнялся свежими ёлками.

Жители городка любили окружающую их природу и умели на ней, природе, отдыхать. Рукотворное Полюгино озеро, большая поляна за плотиной, поляна за 16 домом с небольшим футбольным полем и волейбольной площадкой, речка Тошня были излюбленными местами для семейного отдыха и в выходные и праздничные дни никогда не пустовали. Природа щедро делилась своими дарами с жителями городка... Сбор грибов и ягод стал для них особо излюбленным занятием. О заядлых охотниках и говорить не приходится, они попали в край девственных лесов, полных непуганой дичи.

В служебном городке, возле штаба полка был построен вполне приличный стадион, на котором постоянно шли футбольные баталии, проходили спартакиады, а в жилом городке, возле школы, была построена хоккей-



Новый Год среди друзей



Масленица



Проводы русской зимы



ная коробка, в которой зимой сражались хоккеисты. Желаящим места вполне хватало...

Кроме семейного отдыха были и “корпоративы” того времени. Так стали появляться и даже оборудоваться для отдыха экипажные поляны, поляны бортехников и штурманов, радистов и других, объединенных общими интересами, жителей поселка.

О Полюгином озере, или как его называли некоторые – озере Полюгина (что, кстати, орфографически будет неправильно), необходимо рассказать отдельно. На географических картах такого озера никогда не существовало, зато рядом с городком, в низине за Домом офицеров, протекала небольшая речушка, больше похожая на ручей, под названием Шомба, в ней даже рыба водилась. Она и сейчас там протекает.

Приехавшие из далекого Заполярья на Вологодчину морские авиаторы планировали обосноваться здесь надолго, поэтому через пару лет после их приезда и возник вопрос оборудова-



ния зоны отдыха для жителей быстро растущего поселка.

Место для возведения плотины и перекрытия речки Шомбы было выбрано удачно. В 1967 году по инициативе Гладкова И.Ф. это строительство было начато. Руководить им было поручено майору Полюге Игорю Гедеоновичу, начальнику воздушно-огневой службы полка. На выполнение задачи были брошены все

людские и технические резервы, в короткий срок было подготовлено дно будущего водохранилища, возведена плотина и в городке появилась своя зона отдыха на берегу небольшого водоема, который впоследствии получил неофициальное название Полюгино озеро.

Берег водоема со стороны плотины был укреплен бетонными плитами, для удобства были использованы лестничные марши, используемые в строительстве домов. Скоро в озере появилась рыба, появились рыбаки и просто отдыхающие, любители поплавать купались в нем.

Неоднократно плотину размывало весенним паводком, и подразделения гарнизона принимались по тревоге на ее укрепление. В дальнейшем плотину перестраивали, в 1973 году снова расчищали и увеличивали площадь озера, было организовано множество субботников – ведь все строительство вели своими силами.

Зона отдыха получилась прекрасная! Летом – гуляли с детьми у плотины, организовывали



Предновогодние хлопоты



Подготовка дна озера



Строится плотина



1973 г. Делаем Полугоино озеро.



На Полугоином озере, 1976 г.



Рукотворная красота



Зимой на Полугоином озере



р. Тошня, возле только что построенного моста, 1964 год.



Апрель 1968 года. за несколько дней до прорыва плотины



Хоккей в Федотово был всегда.



День радио - праздник радистов



Спартакиада. Команда 2-й АЭ с командиром Лекомцевым Б.А.



Проводы друзей на пенсию

пикники, купались, загорали, играли в бадминтон, ловили рыбу, зимой катались со склонов берега на санках и лыжах, по льду озера на коньках. “Моржи” делали себе прорубь для купания, фанаты прыжков с трамплина на лыжах даже построили для себя большой лыжный трамплин за Домом офицеров.

К большому сожалению, дальнейшего развития зона отдыха не получила. Более того, по халатности или по недомыслию руководства 1975 ОМИС (аналог МУП ЖХ) в 1979 году в реку Шомбу и далее в озеро был сброшен мазут, оказавшийся непригодным для котельной. Озеро было загублено.... Для того чтобы мазут не ушел дальше по реке, и было легче его собирать, часть воды из озера сбросили, а затем плотину разрушили и спустили воду совсем. Мазут осел на берега и дно озера, какое-то время его собирали вручную, а затем чистку водоема просто прекратили. Через несколько лет была попытка восстановления плотины. При этом водосброс перенесли в среднюю часть плотины. Но что-то, видимо, не учли при строительстве, и

следующей весной плотину в очередной раз прорвало. Больше ее не восстанавливали. Долго еще возмущенным родителям приходилось отчищать от мазута одежду свои чад, вернувшихся после прогулки или даже учебы в школе, от нее – школы, до озера было рукой подать. Дно бывшего водоема сейчас представляет собой густые заросли кустарника и травы, среди которых бежит, как бежала и раньше, небольшая речушка Шомба.

В течение последних 5–6 лет, администрация поселка поднимала тему восстановления плотины и зоны отдыха. Но если когда-то вопрос решался напрямую военным командованием гарнизона, которое располагало техникой и людскими ресурсами, то сегодня все зависит от бюджета поселка, района, области....

Вопрос восстановления плотины на реке Шомбе был внесен в целевую экологическую программу Вологодской области, и в 2012 году, в соответствии со специально разработанным



Служба операторов РТР

проектом, начались работы. Искоркой вспыхнула надежда снова увидеть Полюгино озеро и может быть даже искупаться в нем...

Хотя городок Федотово небольшой и не так уж много в нем было разнообразия, но он по-доброму запомнился каждому, кто жил в нем, запомнился по-своему. Это воспоминания “первопроходцев”, тех, кто первыми в начале 60-х обживал и

обустраивал городок, воспоминания тех, кто жил в нем и служил в период расцвета морской авиации, это и первые детские воспоминания тех, кто уже родился в Федотово, воспоминания выросших в нем, окончивших школу и ушедших из него во взрослую жизнь...

Первый генеральный план развития жилого городка предусматривал строительство 57 многоквартирных домов. Военный гарнизон развивался и прирастал воинскими частями, постоянно прибывало молодое пополнение офицеров и прапорщиков, увеличивалось количество семей, и квартир всегда не хватало. С началом строительства городка в год сдавалось по два жилых дома, в 70-х годах начал застраиваться так называемый “хутор”, темпы строительства замедлились, но городок продолжал развиваться. В начале 80-х было начато даже строительство большого торгового центра на “хуторе”, но постепенно этот строительный объект превратился в долгострой. Может быть, и поэтому стали появляться очереди, выползаю-



На поляне бортачей



Заливка катка



щие из магазина “Полет”, тянущиеся вдоль дома и заворачивающие за угол во двор....

Активно начатое и успешно продолжаемое строительство и развитие жилого городка с развалом СССР постепенно затухло, а потом, к большому сожалению, и вовсе сошло на нет. Из жилья всего в Федотово военные строители успели построить 30 пятиэтажных жилых домов и три гостиницы. Так и не было завершено начатое строительство современного торгового центра и еще одного нового детского сада. Более двух десятков лет в общей сложности велось строительство в гарнизоне Федотово. Военные строители ушли из гарнизона Федотово только в конце 80-х годов, когда уже о каком-либо строительстве говорить было трудно...

Сокращение и так называемое реформирование Вооруженных Сил, продолжающееся до сих пор, не могло не коснуться гарнизона Федотово. Судьба его во многом похожа на судьбы многих других

российских военных городков. Ликвидация одного за другим трех стратегических авиационных полков отрицательно сказалась в целом на жизни поселка Федотово. Люди, потерявшие службу, стали покидать поселок, ставший им родным, из-за бесперспективности жизни в нем. Отсутствие работы, многих благ цивилизации, другие проблемы, которые раньше казались несущественными и



Дорога к плотине



оправдывались необходимостью защиты своего Отечества, теперь остро вставали перед людьми. Численность населения в Федотово стала уменьшаться, сам поселок стал приходить в запустение. Как веяние нового времени, появились закрытые деревянными щитами оконные проемы в пустых квартирах и комнатах отдельных жилых домов, стал непригодным к эксплуатации, пришедший в аварийное состояние Дом офицеров, ликвидирована его богатая библиотека, не стало военторговской столовой и комбината бытового обслуживания, гостиниц, появилась пестрая застройка торговых ларьков, дачных участков и гаражей, выросли в городке обрезавшиеся ранее кустарники и деревья. На улицах городка стало немногочисленно. Освободившиеся после семей военных квартиры были переданы местной администрации и решением областной и районной администрации отданы под областную программу переселения

жителей заброшенных деревень, лесхозов области. Так в городке стали появляться жители, не имеющие никакого отношения к морской авиации... Поселок заметно “постарел”, если раньше в школе училось до полуторы тысячи учеников, то сегодня учится немногим более 500...

Военному бюджету в 90-е и начало 2000-х годов было не до военных городков, гражданская власть в них существовала, но не была решающей.

Лишь с 1 января 2006 года жилой городок Федотово получил статус сельского поселения, свою поселковую администрацию, и вошел в состав Вологодского района. Жилой фонд передан в ведение местного муниципалитета, появилась надежда на “выздоровление”... Правда процесс этот затянулся на годы, но сейчас жители поселка Федотово смотрят на свое будущее уже с некоторой долей оптимизма.

ВОИНСКИЕ ЧАСТИ В ИСТОРИИ ГАРНИЗОНА ФЕДОТОВО

После того, как аэродром Кипелово был практически освоен 392 ОДРАП, в гарнизоне периодически происходили серьезные изменения в базировании воинских частей. Так, в 1967 году под командованием Потапова В.П., бывшего заместителя командира 392 ОДРАП, начинается формирование 24 ОПЛАП на самолетах Ил-38. Это был первый в авиации флота противолодочный полк, самолеты которого были оборудованы автоматизированным радиоэлектронным комплексом для решения задач поиска, слежения и уничтожения атомных ракетных подводных лодок. Полк быстро «встает на крыло» и в 1969 году уже имеет звание отличного полка ВВС СФ, успешно участвует в 1970 году в учениях «Океан».

Вслед за самолетом Ту-95рц, очень скоро появился созданный на его базе противолодочный самолет Ту-142, и в середине 1969 года в гарнизоне Федотово быстрыми темпами началось формирование 76 ОПЛАП ДД (в/ч 39163) вооруженного этими самолетами. Возглавил его заместитель командира 392 ОДРАП Дубинский В.И.

Размещение двух стратегических полков, вооруженных самолетами однотипной конструкции и с однотипными двигателями на одном аэродроме было вполне логичным шагом, впоследствии, в 1982 году, в гарнизоне даже появилась новая воинская часть – в/ч 53013 (объединенная ТЭЧ), обеспечивающая ремонт как Ту-95рц, так и Ту-142. Возглавил ее тогда бывший заместитель командира 392 ОДРАП по ИАС подполковник Стряупис О.С.



392 ОДРАП. Торжественное построение в жилом городке.



Май 1970 года. 76 ОПЛАП ДД. Первый самолет Ту-142 в Кипелово!

В апреле 1971 года 24 ОПЛАП был перебазирован на Кольский полуостров, в Североморск-1. Это было сделано из соображений укрепления противолодочной обороны, приближения аэродрома базирования самолетов Ил-38 к районам предполагаемого боевого применения. Кроме того, трем полкам становилось на аэродроме Кипелово тесно.

На аэродроме Кипелово остаются два стратегических полка: 392 ОДРАП и 76 ОПЛАП ДД. Начальником гарнизона традиционно назначается командир 392 ОДРАП.

В 1983 году противолодочная группировка КСФ усиливается, на аэродроме Кипелово формируется 35 ПЛАД ДД (в/ч 40191), в состав которой входят: переименованный 76 ПЛАП, и вновь формируемый на его базе вто-

рой противолодочный полк на самолетах Ту-142 – 135 ПЛАП (в/ч 45728). В гарнизоне появляется первая генеральская должность – комдив и свои первые

генералы. Теперь командование гарнизоном переходит к командиру дивизии, и на аэродроме Кипелово размещаются уже три стратегических полка. Самолет-



Яковлев Александр Семенович, первый командир в.ч. 53043. Погиб 23.01.66 г.



Левиков Владимир Максимович, первый начальник штаба в.ч. 53043. Погиб 23.01.66 г.

ты 392 ОДРАП перемещаются на стоянки зоны рассредоточения, освобождая место для новых модификаций самолетов Ту-142М и Ту-142МР, поступающих к противолодочникам.

В конце 1989 года 392 ОДРАП перебазировался на аэродром Остров, Псковской области, и на аэродроме Кипелово базируется с этого времени только противолодочная дивизия в составе двух полков.

Настала пора “реформирования” и в 1994 году 35 ПЛАД ДД и 135 ПЛАП сокращаются, остается один противолодочный полк, который возвращает себе название 76 ОПЛАП ДД. В 2001 году, в продолжение “реформирования”, этот полк тоже сокращается, и остается 73 ОПЛАЭ, отдельная противолодочная авиационная эскадрилья, имеющая на вооружении несколько самолетов Ту-142М и Ту-142МР.

Кроме авиационных полков в гарнизоне дислоцировались воинские части, от которых напря-



Вручение Боевого Красного Знамени 76 ОПЛАП ДД 15 февраля 1971 года, Федотово



Федотово, февраль 1977 года. Дейнека В.Г., Меленный В.С.



76 ОПЛАП в парадном строю

мую зависела вся жизнедеятельность авиационных полков. Это:

- ▶ в первую очередь в/ч 53043 или 837-я авиационно-техническая база, часть, обеспечивающая полки и гарнизон всеми необходимыми материальными и продовольственными ресурсами, начиная с ГСМ, обеспечивающая охрану аэродрома и содержание его в постоянной готовности к приему и выпуску самолетов

- ▶ в/ч 56192, отдельный батальон связи и радиотехнического обеспечения полетов — “глаза и уши аэродрома Кипелово”
- ▶ в/ч 53013, или 248 ОТЭЧ, которая была сформирована в гарнизоне в декабре 1982 года.



Федотово. Май 1984 года, вручение боевого Красного Знамени 35-й ПЛАД ДД



Федотово. Май 1984 года. Вручение боевого Красного Знамени 135 ПЛАП. Со знаменем командир 135 ПЛАП Старчуков В.А.



Торжественным строем после вручения знамен проходит противолодочная дивизия. Парад принимают: командующий Краснознаменным Северным флотом адмирал Капитанец И.М., командующий ВВС Северного флота генерал-полковник Потапов В.П., начальник штаба ВВС Северного флота генерал-майор Дейнека В.Г.

Кроме того, для обеспечения противолодочных полков в гарнизоне размещалась база ПЛОР (в/ч 31118) и база РТБК (в/ч 20218).

В последние годы происходило еще несколько изменений, авиационный гарнизон превращался в авиабазу, 73 ОПЛАЭ меняла свои наименования. Сегодня о существовании здесь когда-то нескольких стратегических полков мало что напоминает. В гарнизоне существует то, что осталось от двух (в прошлом) противолодочных полков и частей обеспечения, это — противолодочная авиационная эскадрилья (в/ч 49324), в состав которой кроме непосредственно летного подразделения сегодня входят: подразделение связи и РТО, подразделение ПЛВ, а также отдел МТО. Многие функции, которые раньше принадлежали авиационно-технической базе, такие, как продовольственное снабжение, обслуживание зданий казарменного жилищного фонда, водоснабжение, водоотведение, отопление и электроснабжение переданы сторонним организациям. А такие функции, как содержание территории и внутренняя уборка казарменных помещений переданы одной из аутсорсинговых компаний.

В духе новых веяний противолодочная авиационная эскадрилья входит в состав авиабазы, расположенной на одном из аэродромов Кольского полуострова. Что может быть завтра, предсказать трудно...



Командир в.ч. 53013 (ОТЭЧ) Стряпис О.С., зам. командира Беломестнов П.В.

Совсем недавно, вместе с новым министром обороны, появилась небольшая надежда на возрождение авиагарнизона. И хотя не так часто, как в старые добрые времена, но слышится из глубины Вологодских лесов звук победно ревуших на взлете турбовинтовых двигателей многотонных воздушных кораблей. Хочется надеяться на лучшее.

Представители различных воинских частей участвовали в строительстве аэродрома и гарнизона Федотово, в предыдущей главе об этом подробно рассказано. Основной из них, с дислокацией в Федотово, была строительная воинская часть 32086, которая была передислоцирована на место строительства в 1962 году и ушла из Федотово, до конца выполнив свою задачу.



Военные строители на параде



ФЕДОТОВО СЕГОДНЯ



Федотово сегодня — это посёлок в составе Вологодского района Вологодской области с населением немногим более шести тысяч жителей и годовым бюджетом всего лишь около 13 млн. рублей.

Достаточно хорошо в поселке развита торговля, открыто 7 крупных, по местным меркам, магазинов, сохранился, в том числе и традиционный для авиационного городка торговый центр “Полет” в 4-м доме. В отдельных квартирах жилых домов открыто несколько маленьких магазинчиков, около 15 торговых ларьков возле “пяточка” объединились в небольшой мини-рынок. В продаже имеется все, что необходимо для полноценной жизни. В отличие от старых времен, когда в поселке не приветствовалось спиртное, сегодня в наличии всегда большой ассортимент пива, а также сла-

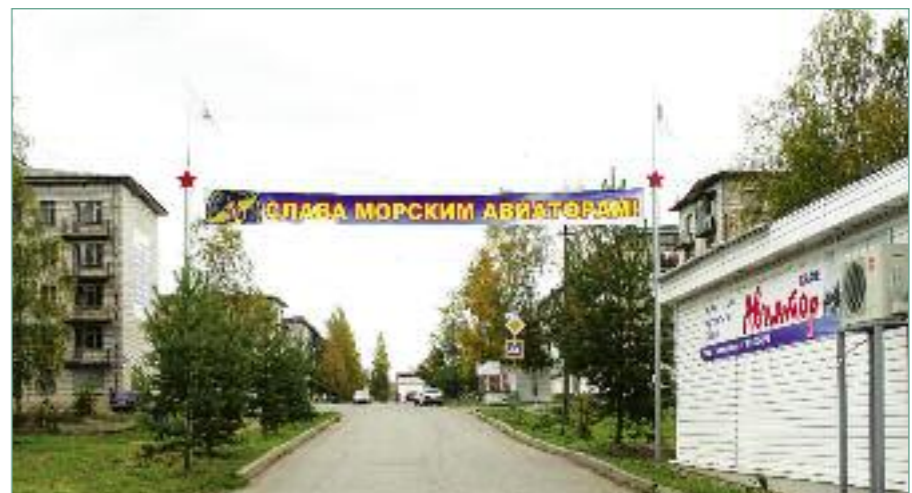
боалкогольных и крепких спиртных напитков. Поэтому встреча с подвыпившим или сильно подвыпившим прохожим уже не является редкостью. Тоже веяние времени...

Имеется также в поселке небольшое кафе, швейная и обувная мастерские, три парикмахерские, все те же почта, телефон, телеграф, аптека, отделение сбербанка, развивается сеть Интернета.

Все те же проблемы с уборкой снега в зимний период на участке бетонной дороги от федеральной трассы до поселка, принадлежащего Вологодскому муниципальному району. По этой причине все так же могут отменяться рейсы автобусов в Вологду. Кстати, давно уже прошли времена, когда автобусы приходилось брать штурмом, рискуя остаться и опоздать, например к поезду.

Кроме Вологодского пассажирского автотранспортного предприятия появились и местные перевозчики — частники (федотовский и кипеловский) со своими Газелями. Автобусов стало вполне достаточно, стало не хватать...пассажиров, ведь у многих появился личный легковой транспорт, да и местное “такси” всегда под рукой...

Остаются проблемы с трудоустройством жителей поселка.





Существовал целый ряд планов по созданию рабочих мест, в том числе и создание предприятия по лесопереработке, но, к сожалению, все они так и остались планами. Реальная работа есть только в сфере торговли и обеспечения жизнедеятельности поселка, то есть в сфере ЖКХ. Многие федотовцы сегодня вынуждены работать в Вологде и Череповце. Хотя есть перспективы по трудоустройству жителей поселка в городе Шексне, который находится в нескольких десятках километров от Федотово. С 2010 года получил развитие проект индустриального парка «Шексна», предусматривающий строительство возле Шексны нескольких промышлен-





ных предприятий. Уже построено и начало работу дочернее предприятие ОАО «Северсталь» – трубопрофильный завод «Северсталь ТПЗ – Шексна», строятся другие производства. В поселке Федотово живет много высококвалифицированных специалистов, которые смогут, в перспективе, реализовать там свои знания и умения.

На хорошем счету в районе поселковая участковая больница, обеспечивающая лечебно-профилактическую помощь жителям поселка. К сожалению, в ней не хватает специалистов, мало кто из молодых врачей сегодня отважится работать в затерянном в вологодских лесах поселке без перспективы карьерного роста и развития по специальности. Не помогают здесь даже обещания немедленного предоставления жилья. Но, тем не менее, медики сегодня с работой справляются...

29 мая 2010 года в поселке Федотово состоялось первое богослужение в храме, названном в честь святителя Николая и построенном на пожертвования прихожан. Храм, построенный из дерева, выглядит достаточно скромно и располагается на «хуторе» рядом с 21-м домом, со стороны леса.

В 2013 году поселку Федотово официально исполняется 50 лет. Его сравнительно короткая история – зеркальное отражение истории всей нашей страны, и хочется надеяться, что уходит пора разрушения и наступит, наконец, время, когда будет восстановлено и преумножено все то, что создавалось десятками лет. Предпосылки к этому есть...





**Дежурный по стоянке
подразделения**

О СРОЧНОЙ СЛУЖБЕ

Рассказывая о становлении и развитии Федотово, нельзя забывать о матросах и солдатах, проходивших когда-то срочную службу в воинских частях, там базировавшихся. Они тоже внесли свой весомый вклад в становление полка и гарнизона.

Естественно, что всю жизнедеятельность такого большого авиационного гарнизона невозможно было обеспечить силами только офицеров и прапорщиков или сверхсрочников. Военнослужащие срочной службы были везде, во всех частях и службах, начиная от ОМИС и заканчивая непосредственно летными подразделениями. О военных строителях говорить не приходится, они пришли сюда, на голое место, первыми, и ушли, оставив после себя аэродром со всеми его сооружениями, служебный городок и жилой поселок с работающей инфраструктурой. Большой штат матросов срочной службы был в авиационно-технической базе и батальоне связи, им вполне доверялась любая техника и оборудование, обеспечивающие полеты.

Это были в основном водители специальной техники, механики различных специальностей, обслуживающие полеты или непосредственно самолеты. Кроме того, они осуществляли охрану аэродрома, несли различного рода круглосуточные дежурства на аэродроме, в полку и гарнизоне.

Впоследствии на аэродроме стало размещаться три стратегических полка, и ежедневно обеспечивать их полноценную деятельность стало еще сложнее.

Призывались молодые парни со всех концов Советского Союза и были различных национальностей. Разные попадались ребята, но в основном служили честно, и добросовестно выполняли свои обязанности. Им доверялось многое в подготовке авиатехники, не только чистка снега и чехловка самолета, как думают некоторые, хотя впрочем, и чехловка была совсем непростым делом. Были в каждой эскадрилье среди срочной службы и летные специалисты, как правило, они летали операторами СБД. Многие из них потом оставались служить в полку, из них получались прекрасные радисты, кто-то из матросов оставался продолжать службу на наземных должностях. Все они направлялись на учебу, становились прапорщиками, достойно служили.

Из воспоминаний Святослава Иванкова, проходившего службу в 1-й авиационной эскадрилье 392 ОДРАП: “Когда я служил срочную службу в 392 ОДРАП, то на политзанятиях о формировании нашей части мало рассказывали. Я знал, что гарнизон назван в честь командира полка Федотова А.С., а какой он был, Федотов, не знал. Было просто стрессом, когда в 2007 году у меня появил-



В Североморске



В матросском кубрике. Гладков И.Ф., Хватов Н.В.

ся Интернет, и я прочитал о расформировании части еще в 1993 году. Я столько лет жил и мечтал побывать в Федотово, на аэродроме, где работали, где верили государству, где прошли лучшие годы молодости, где были прекрасные друзья и командиры. Вспомнилось, как теряли прекрасные экипажи. Некоторые погибшие прапорщики, я знал их лично, через несколько месяцев собирались уходить на “гражданку” — а Господь Бог решил по-своему.

Меня призвали из славного города — Героя Одессы в мае 1969 года. Призван был на год позже, так сложилось в жизни. В апреле 1968 г. умер мой отец, кадровый офицер артиллерист, прошедший войну. Мать у меня ходила на сухогрузах на Кубу, Вьетнам, горела во Вьетнаме на “Александр Грине”. Брату в то время было 14 лет. Я, фак-

тически кормилец, потом понял, почему мне дали отсрочку от армии. Вижу, меня не берут, а друзей позабирали. Пришёл в военкомат и поругался там. Мои документы не нашли вообще, а это был осенний призыв 1968 г. К весне и за мной прислали... Май, поморочили на призывном, и направили на Северный флот. Как сказали: “ На подводные дизельные лодки, судовым электриком”. Я сильно заикался и боялся, что все же не возьмут. В приказе на стене военкомата на одном дыхании прочитал, что “ГОДЕН”! Счастья было без меры!!

Затем была учебка в Выборге, красный диплом по ее окончании. Школу младших авиационных специалистов закончил по специальности электронная автоматика, навигационные приборы. Распределили в Кипелово, гарнизон Федотово, здесь впервые увидел взлетно-посадочную полосу и самолет Ту-95рц, понял, какой самолёт в Выборге представляли нам, говоря, что он не тот, на котором нам предстоит служить. Естественно он больше не летал и был первым поставленным на прикол — вечную стоянку. Он был только внешне похож на ту прелесть, на которой нам пришлось потом служить. Самолёт изящный, та-



Снимок у знамени полка. Иванков С.



Проводы на ДМБ



Старшина Кальченко В.И. с матросами 1-й АЭ

кой же, как мы в молодости, прекрасная фигура и мощный по натуре.

Попал служить в эскадрилью подполковника Растяпина А.Г. Начальником группы был очень ответственный и умнейший офицер — стлейтенант Шаулис Альфред Петрович. Когда в 1970 году он перешёл на лётную работу, его заменил стлейтенант Зеленцов, тоже прекраснейший и умнейший человек. Из офицеров запомнились еще, конечно, начальники: Гладков И.Ф., начштаба полка Мугатаров Х.А., комэски 1 АЭ Растяпин А.Г. и Синдяев А.С., замполит Плаксин, старший лейтенант Зеленцов. Запомнился еще прапорщик Владимир Иванович Пилюгин, который погиб с экипажем подполковника Растяпина А.Г. Ему оставалось до увольнения из армии всего четыре месяца.

Обслуживали мы своё оборудование на всех бортах с 10 по 19. В 1969 году мы еще застали маркировку бортов с 01 по 09. Чехлили хвостовое оперение. Приставная стремянка, чехол на плечо и с песней — наверх. Залезаешь, чехол на плоскость и несколько раз на моей памяти: ночь, порывистый ветер, полёты окончены, нужно в темпе чехлить, пока эскадрильская машина ждёт. Другой товарищ, такой же, как и я, матрос, снизу лямки застёгивает. Порыв и чехол плавно ползёт по скользкой плоскости. Затихли, распластались и ждём, что будет дальше, чем закончится?... Бетоном, или... Остановился чехол. Потихоньку выползаем, как в фильме на броненосце Потёмкине. Расправляем, прихватываем и... быстренько чехлить заднюю кабину. Чистили снега под самолётами, наш борт был № 14,



Заправка топливом

“дрался” током в сырую погоду даже после капитального ремонта.

Потерял винты борт № 32, летал в паре с 19-м бортом. Второй борт слил топливо прекрасно в течение одного прохода, а борт 32 кружил 3 часа, света зловещей дырой вместо двигателя. Потом, хорошо лето, искали в болотах под Архангельском винты с редуктором. Недели через 2-3 в болоте винты нашли, - координаты засеки при потере. После этого прекратили полёты и на регламент бросили, и срочную службу, и офицеров...

15.01.1971 г. около 1.30 ночи подняли нас, я как раз был в наряде дежурным по эскадрилье. В кубрике суета, ... и сообщение: “Погиб командир эскадрильи, Растяпин А.Г., и весь экипаж”. Горе страшное. Это были прекрасные люди, и их не стало!

Как, что было, нам не докладывали, только 60 км. от берега, шторм 5 баллов, вроде пожар двигателя. Какой борт не помню... На плаце перед штабом построили все части гарнизона. Фото погибших, речи командиров, минута молчания, салют не менее 10 раз... И вечная память...

Несколько раз тревога заставляла нас на праздничных мероприятиях в Доме офицеров. Начальник штаба полка подполковник Мугатаров объявляет: “В/ч ..., борта номер ..., время готовности ...”. На второе объявление начали срываться с мест, и

на улицу. Двинулись в кубрик, кто одиночно, кто строем. Переделались, получили оружие и двое суток не спали, точнее, спали 2-4 часа за ночь, а днём не получалось. Позднее узнали, что потеряли атомную подлодку, и надо было ее искать. Она сама потом всплыла, но переполох был большой.

В 1970 г. после взлёта из Исландии, над океаном взорвался самолет АН-22 с медиками и медикаментами. Тревога, опять вылеты и до первых возвратов ничего не знаем. Ящиков щепя, маслянистое пятно на воде и никого нигде...

А Новогодние праздники!.. Надранные полы горят огнём, красная мастика натёрта до зеркала. Весь кубрик убран лапником, ёлочка, убранная игрушками и мишурой. Всё как в лесу, аромат.. Офицеры добродушны, один день полного настоящего праздника. Впечатления свободы жизни и рая... На 2-е января начинает оживать гарнизон, а 3-го января всё как всегда — работа, служба, дежурства.

Ремонтировали своими силами хозкомнату, умывальник и туалет, сделали Ленкомнату, оформили ее. Телевизор, “Рубин-102”, мне приходилось ремонтировать регулярно. Сложились всей эскадрильей и купили приёмник, кажется “Рекорд 66”, пластинки слушали и известия по стране.

Кормили неплохо. Если кому не хватало, девочки официантки накормят в лётной или технической столовой. А к дембелю вечером даже в столовую не всегда ходили. “Корочки” из куса чёрного хлеба, куса жареной ставриды, 2-3 кусочков сахара вполне уже хватало.

Было среди срочной службы в эскадрилье человек 10 летных специалистов. Ребята были хоро-



На экскурсии в Вологде



1989 год. Слет матросских матерей.

шие, мы за них молились. Ведь гибли экипажи, а ребята с нами ночевали, правда, питались в лётной столовой и имели на это полное право. Работа у них была тоже тяжёлая.

На пригорке между полосой и гарнизоном стояла деревушка с молоком, чёрным хлебом и хорошими, добрыми хозяевами. А в поле около деревни в осенней стерне горох и белый снег шампиньонов. Столько я нигде не видал.

С утра на аэродроме, до приезда офицеров, несколько свободных часов. Около полосы много малины и земляники, ос и слепней. А зайцы, — живые, сам ловил...

Самое интересное — оборудование, проверка его работоспособности на рабочих местах членов экипажа. Один раз контрил блоки при гонке двигателей перед полётом, самолёт ходит холодуном, а я в его чреве. Крутит локатор, неонки горят на блоках,



На спортивном празднике

шум, трясёт, но мастерству и молодости ничего не страшно...

Ждали возвращения экипажей, они чаще возвращались ночью. Пока экипаж не покинет борт, нам послеполётную подготовку делать было нельзя. А мы, сбивая с ног экипаж, лезли с холоду в тёплый самолёт, норовили быстрее попасть в него, там ребята оставляли для нас борт-

пайки. Только теперь можно поблагодарить их за это. Тогда ума не хватало. Вообще здоровья, всем кто летал, летает и будет летать. Удачи, счастья и успехов в их прекрасной тяжёлой работе. Пусть всегда будет море, пусть всегда будет небо, пусть всегда будет солнце, пусть всегда число взлётов соответствует числу посадок!”



И В РАДОСТИ, И В ПЕЧАЛИ...

Улетая на длительный маршрут, или убывая в длительную командировку мы всегда чувствовали надежность нашего “личного тыла”, знали, что о нас всегда думают и с нетерпением ждут домой любимые жены и дети.

Жены военных – это вообще отдельная, наверное, так до конца никем и не раскрытая, тема. Сами не присягая, и не будучи военными, они были всегда верны Родине и делу своих мужей, были патриотами авиации и флота. А кто-то из них, приняв военную присягу, на практике, наравне с мужчинами, познавал тяготы и лишения воинской службы, при этом оставаясь хранительницами семейного очага. У достойных мужей всегда были достойные жены, вселявшие в них уверенность и стремление к службе. Они радовались вместе с мужьями их достижениям и победам, гордились ими и всегда переживали за них и вместе с ними.

Попадая, чаще всего молодыми, неопытными в жизни девчонками, вместе с их молодыми мужья-

ми в глухой военный гарнизон, они вначале ненадолго терялись, а потом принимали жизнь, полную ограничений и лишений и шли по ней, постепенно приобретая уверенность и осознание того, что это самый верный в их жизни путь. Они даже не осознавали того, что шли на самопожертвование ради своих любимых...

Переезды к новым местам службы, командировки, частая смена жилья, бытовая неустроенность – все эти тяготы военной жизни, к которым нас приучали с военного училища, ложились тяжелым грузом на хрупкие плечи наших жен. И только они, настоящие боевые подруги могли со всем этим справиться, бесконечно веря в нас так же, как и мы верили в них.

Когда ранним утром гудела сирена, мы, привычно схватив свое тревожное снаряжение, неслись на аэродром, оставляя своих жен в неведении, что это: настоящая тревога или просто учения, улетят их мужья или вернутся домой к вечеру, уставшие и



Надежный тыл



Партсобрание части



Инженеры аэродромной службы
Токуренова Галина и Колобова Наталья



На политучебе



В Острове



Парашютно-десантная служба



Тревога... Оленья, 1979 год



На дежурстве

озабоченные, а если улетят, то куда и надолго ли...

Провожая своих мужей в полет даже на обычный маршрут, они так же не знали, когда те вернутся домой. Довольно часто, когда уже истекали все сроки прилета, прибегал посыльный и приносил клочок бумаги с надписью вроде этой: "м-р Калинин находится на Севере на зап. аэродроме". Что при этом думали

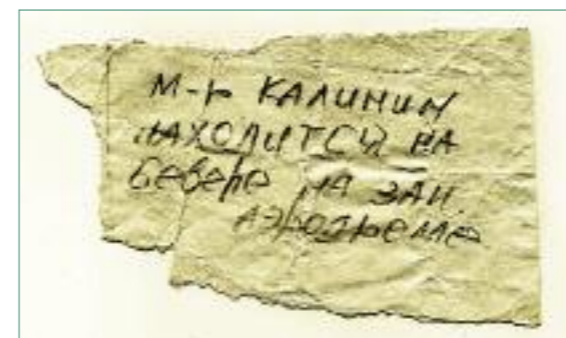
наши жены и что чувствовали — они нам никогда не рассказывали. Зато всегда встречали нас потом, по прилету домой, с улыбкой, радостные и счастливые, вместе с детьми.

Вообще, наши жены всегда жили в режиме ожидания, ожидания мужей после простых полетов в районе аэродрома и из дальних странствий по далеким просторам Атлантики, в режиме ожидания перемен к лучшему и спокойной жизни. Им приходилось жертвовать своими профессиями, желаниями и увлечениями, зачастую им было недоступно то, что было просто и обыденно для любой жен-

щины в обычной, гражданской жизни.

А чего стоила забота о детях, об их воспитании и обучении? Мужья вечно отсутствовали дома, были на службе, и инициатива здесь целиком принадлежала женам.

Всю нашу военную карьерную лестницу наши жены проходили рука об руку с нами, от звания к званию, от должности к должности. И по прошествии лет, все свои награды, достижения и успехи мы делим с ними поровну, как всегда делили и делим радости и печали...





К-219. ОКТЯБРЯТА.

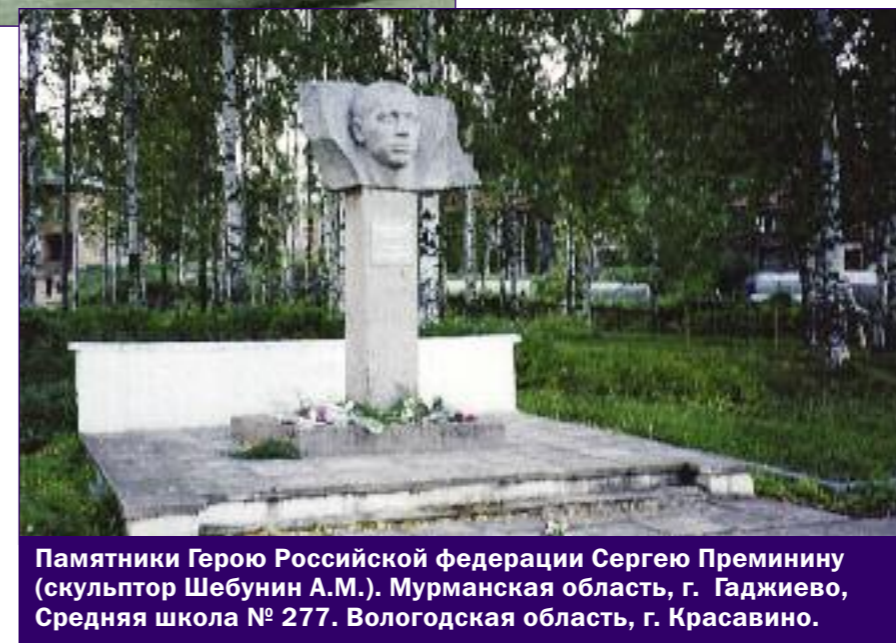
В начале 1986 года полковник Жданов Владимир Михайлович переводится на должность начальника штаба противолодочной дивизии. Командиром полка назначается подполковник Тютюков Виктор Петрович, до этого исполнявший должность начальника штаба полка. В.П. Тютюков, как и В.М. Жданов, начинал в 392 ОДРАП с лейтенанта и правого летчика, в один год их начали возить с левого сиденья, в один год поставили на должность командиров экипажей. Он, безусловно, пользовался большим уважением и доверием в полку.



Тютюков В.П., Филатов В.Д.



Шамаев И.А., Тютюков В.П.



было вызвано столкновением с зарубежной АПЛ, осуществлявшей слежение за советским атомным подводным лодкой. В спасательной операции принимало участие более восьми советских судов, самолеты авиации Северного Флота. Была предпринята попытка буксировать ПЛ в северную часть Атлантического океана. На лодке не сработала автоматическая защита реактора, принимается решение установить дополнительную защиту, при этом, выполняя поставленную задачу, погибает член экипажа лодки матрос Преминин С.А. Уроженец деревни Скорняково, Великоустюгского района Вологодской области, Сергей Преминин вручную заглушил атомный реактор, ценой своей жизни спас товарищей и предотвратил экологическую катастрофу в центральной части Атлантики. Впоследствии за этот подвиг он был удостоен звания Героя России...

Октябрь 1986 года... Советская атомная подводная лодка К-219, под командованием капитана 2-го ранга Британова И.А., находилась на боевой службе у восточного побережья США. В результате утечки ракетного топлива из 4-й шахты 3 октября 1986 г. на лодке возник пожар с последующим взрывом. ПЛ всплыла на поверхность. Погибло 3 человека из-за отравления парами ракетного топлива. По одной из версий, рассматриваемых впоследствии, разрушение ракеты

В час ночи 5 октября пара экипажей самолетов-разведчиков Ту-95рц из 392 ОДРАП, вылетела с Кольского полуострова к месту аварии. Условия на взлете были тяжелые – предельные нижний край облачности и ограниченная видимость. Кроме того, уже на земле наблюдалось достаточно сильное обледенение, самолеты вручную очищали ото льда..., решение на взлет принимал непосредственно командир ведущего экипажа.

В полете участвовали экипажи заместителя командира эскадрильи майора Боброва А.М. (штурман Бородаев В.Н.) и командира отряда майора Маслова А.Н. (штурман Бушманов Н.И.). За ними на часовом интервале следовала пара экипажей противолодочных самолетов Ту-142м (ведущий п/п-к Серебрянни-



Бобров А.М.

ков С.А., ведомый – майор Ерошенко П.А.). Разведчикам была поставлена задача обнаружить лодку, и навести на нее самолеты Ту-142м, кроме того, они выполняли роль разведчика погоды по маршруту полета. Время подлета к месту аварии лодки составило около 10 часов. Пара самолетов-разведчиков четко обнаружила К-219, в километре от нее находились два корабля. Ведущий снизился, сфотографировал ее и сбросил серию дипольных отражателей, обозначив место. Передали уточненное место лодки экипажам Ту-142м по радиосвязи. Так же четко выйдя на цель и снизившись, самолёты ТУ-142м сбросили 36 контейнеров с индивидуальными дыхательными аппаратами, переносными портативными радиостанциями и спасательным имуществом.

По остатку топлива все четыре экипажа выполнили посадку на аэродром Кубы.

К сожалению, после героической борьбы экипажа за живучесть, 06.10.86 в 11.03, подводная лодка затонула в 600 милях от Бермудских островов, в Саргасовом море. В последующем экипажи полка неоднократно летали в район аварии лодки, снижались, и на малых высотах



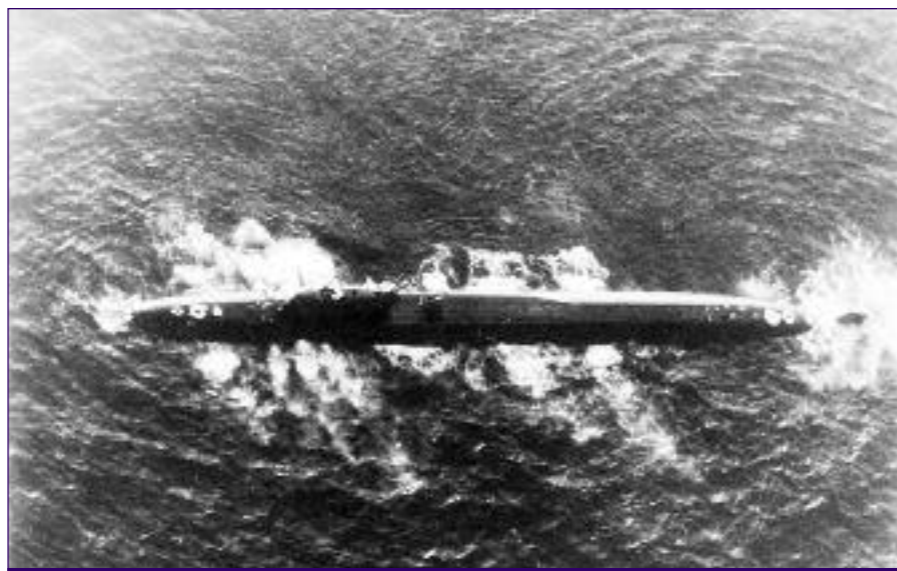
Маслов А.Н.



Ерошенко П.А.



Экипаж Боброва А.М.



АПЛ К-219 за несколько часов до затопления, снимок экипажа Боброва А.М.



Марьясов В.И.



Калинин Е.В.

замеряли уровень радиации. Фон всегда был в пределах нормы...

В конце 80-х годов ситуация со снабжением на флоте стала ухудшаться. Авиации стало не хватать топлива, чтобы поддерживать уровень боевой подготовки своих экипажей на прежнем уровне. Из-за этого сократилось количество дальних полетов, уменьшился налет экипажей. Было приостановлено выполнение полетов в Анголу. В 1987 году в Луанде побывала уже только одна тактическая группа – майора Калинина Е.В. (штурман Шалимов Ю.М.), ведомый майор Марьясов В.И. (штурман Байда В.М.).

Последние вылеты с использованием ангольского аэродрома выполнила тактическая группа майора Бедова В.Н., ведомый майор Воробьев В.В., в апреле 1988 года. Вылетев на Кубу 21 апреля 1988 года с аэродрома Луанды, ставшего для многих экипажей полка за десятилетия привычным и хорошо знакомым, самолеты Ту-95рц больше никогда туда не возвращались. Вылеты на Кубу были тоже сокращены, но еще выполнялись.

В 1987 году вся страна отмечала 70-ю годовщину Великой Октябрьской социалистической революции. Сейчас стали забывать об этой дате, а в те годы такой юбилей был одним из самых значимых в истории нашей страны. К таким особым датам, как правило, приурочивали и особые награждения.

Высокоэффективная боевая деятельность полка ранее неоднократно отмечалась вышестоящим командованием, и теперь, в канун празднования юбилея Великой Октябрьской социалистической революции, 5 ноября 1987 года, приказом Министра обороны СССР, в ознаменование заслуг личного состава, полку было присвоено почетное наименование “Имени 70-летия Великого Октября”.

392-й ОДРАП и его личный состав в гарнизоне называли по-всякому: просто ОДРАП, 392-й полк, 90-й полк (по нумерации воинской части 90491), одраповцы, разведчики. Соседи по гарнизону, противолодочники с Ту-142-х, в отместку за то, что один из их полков прозвали китайским, а их самих китайцами, другой – бубновым, пыта-

лись прозвать одраповцев “октябратами”. Не успело прижиться – 392 ОДРАП скоро перевели в Остров.

В конце 1988 года командованием морской авиации принимается решение о сокращении в 392 одрап 3-й авиационной эскадрильи. Самолеты передаются в оставшиеся 1-ю и 2-ю эскадрильи, летный состав частью распределяется туда же, либо направляется служить в противолодочные полки, либо уже попадает под сокращение.

На базе инженерно-авиационной службы 3 АЭ планируется в начале 1989 года сформировать ТЭЧ полка.



Памятный знак к 25-летию 392 ОДРАП



ОСТРОВ. В ПОСЛЕДНИЙ ПОЛЕТ.

В 1989 году Директивой ГШ ВМФ 392 ОДРАП было предписано осуществить перебазирование на аэродром Остров (Веретье) Псковской области. Слухи об этом ходили уже не один месяц, действительно, тесновато было в гарнизоне Федотово трем стратегическим полкам, разведывательному и двум противолодочным.

В полку приступили к формированию своей ТЭЧ, к лету 1989 года она уже смогла приступить к выполнению работ на самолетах полка на базе ОТЭЧ гарнизона Федотово. Начальником ТЭЧ назначен Радов В.В., заместителем начальника — Остер А.Р.

А на Веретье готовились к расформированию два полка ВВС БФ: 12 ОМРАП и 342 ОАП РЭБ. Фактически к концу 1989 года они были уже расформированы, и Остров приобрел “славу” гарнизона, в который переводят полки, чтобы затем

их здесь расформировывать. Так или иначе, но остался прекрасно оборудованный аэродром со всей рабочей инфраструктурой, остались части обеспечения, и выбора у 392 ОДРАП не было.

Экипажам полка этот аэродром был вполне знаком, прихо-

дилось не раз садиться на него в качестве запасного. Конечно, он был еще более чем Кипелово, удален от выхода в Атлантику, но всегда оставались готовыми к приему самолетов Ту-95rc оперативные аэродромы Оленья и Североморск-1, и это решало все проблемы.



АС Остров с борта Ту-95rc

Перебазирование проходило поэтапно. Первой, в октябре-ноябре 1989 года, перебазировалась вновь сформированная ТЭЧ полка, возглавляемая майором Радовым В.В., затем, в декабре этого же года начала перебазирование первая эскадрилья, возглавляемая подполковником Калининым Е.В. Первая авиационная эскадрилья была к тому времени сформирована из специалистов летного и технического состава, давших согласие на первоочередное перебазирование. Ведь перебазирование подразумевало и переезд семей на новое постоянное место жительства. Первые самолеты перелетели в Остров 10 января 1990 года, ведущим группы из четырех Ту-95рц был заместитель командира полка по летной подготовке подполковник Колобов В.К.

Сразу же приступили к плановым полетам уже на новом аэродроме. Авиационный гарнизон Веретье и сам аэродром (или Остров-5) находились в 7 километрах от города Острова. Жилой городок Остров-2 располагался на южной окраине самого города и выгодно отличался от поселка Федотово своей открытостью и более полным наличием благ цивилизации, таких, как горячая вода, газ, продовольственное и промтоварное обеспечение. Рядом был сам город Остров, тихий районный центр с населением немногим более 20 тысяч человек, рукой подать было до Пскова и Прибалтики, совсем рядом были памятные Пушкинские места.

Специально под перебазирование полка был подготовлен служебный жилой фонд, было начато строительство нового



Гавана. Февраль 1990 года. Группа, последней выполнявшая полеты с использованием зарубежного аэродрома.

жилья. Из поселка Федотово, на новое место жительства, одна за другой приезжали семьи офицеров и прапорщиков. Обустроившись на новом месте. В короткий срок, ударными темпами было построено пять многоквартирных домов. Все настраивало на положительный лад, кроме ситуации с обеспечением

полетов и не совсем понятного будущего.

2-я авиационная эскадрилья до середины 1990 года выполняла полеты с аэродрома Кипелово. В феврале 1990 года был выполнен последний в истории полка вылет на Кубу пары экипажей (Кузьмичев В.Н., Галкин С.Н., старший группы – Леком-



Остров. 1991 год. Комиссия с Северного флота.

цев Б.Н., заместитель командира полка по безопасности полетов). Больше советские самолеты Ту-95рц не тревожили ПВО восточного побережья США. Всего за историю полка, его экипажи выполнили 1208 полетов с использованием аэродромов Гвинеи, Кубы и Анголы. Экипажи выполняли любые боевые задания далеко в отрыве от своей части, в том числе с честью выполняя интернациональный долг, находясь на территории дружественных нам государств.

Был накоплен богатейший опыт выполнения таких полетов. К сожалению, он так и остался невостребованным в дальнейшем, за исключением, может быть, только случая перелета самолетов Ту-160 дальней авиации с аэродрома "Оленья" в Венесуэлу в 2008 году. Тогда специалисты, готовившие этот перелет, обратились за консультациями в штаб авиации Северного флота. Правда, уже после этого перелета прозвучали ре-



1992 год, летчики полка

завшие слух ветеранам слова "Впервые в истории...", и никто не вспомнил о том, что за 20 лет, с 1970 по 1990 год самолеты Ту-95рц из 392 ОДРАП изборождали всю Атлантику, выполняя полеты с использованием аэродромов Гвинеи, Кубы, Анголы, держали под контролем любые изменения в надводной

обстановке. К сожалению, многое сейчас незаслуженно забывается ...

Постепенно все самолеты, имевшие ресурс были перебазированы с аэродрома Кипелово на аэродром Остров, перебазировался туда же и весь остальной личный состав. Продолжилось обучение молодых экипа-



1-я АЭ, Остров

жей, выполнялись полеты в интересах флота, несло боевое дежурство. Активность полетов по сравнению с предыдущим годом практически не снижалась. В то же время, началась разборка самолетов с вышедшим ресурсом.

В конце 1990 года полковник Тютюков Виктор Петрович был переведен на службу в штаб авиации Северного Флота и командиром полка был назначен подполковник Додонов Михаил Федорович.

В 1991 году налет летчиков значительно уменьшился. Перебои с топливом стали повседневностью. Тем не менее, продолжалось выполнение полетов на воздушную разведку, целеуказание, на радиус действия самолета.

Более того, в июне 1991 г. для выполнения задач по вскрытию надводной обстановки на Тихоокеанском ТВД и для передачи опыта экипажам авиации ТОФ на аэродром Камрань (республика Вьетнам) сроком на три года, направляется экипаж командира отряда майора Кузнецова Е.В.

Экипаж прикомандировывался к отдельной разведывательно-противолодочной эскадрилье авиации Тихоокеанского флота. Эскадрилья состояла из двух отрядов: разведывательного (4 самолета Ту-95рц из Хороль) и противолодочного (4 самолета Ту-142 из Монгохто). Выполняются совместные полеты на боевую службу в Южно-Китайское море, ведется воздушная разведка проливов, соединяющих Тихий и Индийский океаны, поиск и обнаружение надводных кораблей и судов.

В июле 1992 г. руководством страны принимается решение о ликвидации авиационной группировки на военной базе ТОФ в



Тютюков Виктор Петрович



Додонов Михаил Федорович



Встреча с "вероятным противником". Остров, 19 марта 1992 года.



Экипаж Калинина Е.В. Остров, 1992 г.



Июнь 1993 года. Управление полка.

Камрани и экипаж Кузнецова Е.В. досрочно возвращается в Остров.

В связи с Договором о сокращении и ограничении стратегических наступательных вооружений СНВ-1, в июле 1991 года между СССР и США было заключено межправительственное соглашение по самолетам Ту-95рц. В соответствии с соглашением состоялись показы самолетов группе военных инспекторов США. Демонстрировалось отсутствие возможностей для использования самолетов Ту-95рц в качестве носителя стратегического оружия. Это делалось для того, чтобы они не могли быть засчитаны в качестве носителей, последнее было не в нашу пользу..

В Остров американские инспекторы группой в составе 10 человек прибыли 19 марта 1992 года. При осмотре за каждым из них закреплялся летчик или ин-

женер полка, который сопровождал и при необходимости через переводчика давал краткие пояснения. Так впервые, лицом к лицу, на земле, а не через остекление кабины, летчики 392 ОДРАП встретили тех, кого давно и уверенно считали своим вероятным противником. Такая же инспекция побывала и на Ти-

хоокеанском флоте, посетив аэродром Хороль. К тому времени из 53-х самолетов Ту-95рц, выпущенных за все предыдущее время в СССР, "в живых" оставалось уже только 37 машин...

С 1992 года активность 392 полка, как и многих полков морской авиации, существенно снижается, Происходят изме-



Остров, 1992 год. Последние дни вместе.



Калинин Евгений Вячеславович

нения в его составе. К 1993 году сформирована уже только 1-я эскадрилья, состоящая из 15, в основном молодых, эки-

пажей и 12 летающих самолетов Ту-95рц.

В начале 1993 года полк пополнился личным составом и самолетами Ту-16 из расформированных полков ВВС БФ. Тогда же полку были переданы награды расформированного в 1989 году 12 омпра ВВС БФ, и он стал именоваться 392 отдельным дальнеразведывательным авиационным орденов Кутузова и Александра Невского полком имени 70-летия Великого Октября. Ордена достались как бы по наследству, и по этому поводу сами одраповцы шутили: ОДРАПу дали два ордена, один за освобождение Кипелово, другой за взятие Острова.

Маршрутных полетов было уже мало. Последний вылет на воздушную разведку и целеука-

зание силам флота в Баренцево море был выполнен экипажами подполковника Калинина Е.В. и майора Прашкевича О.А. 29 мая 1993 года. Задание было выполнено на отлично, благодарность в приказе от командующего Северным флотом была заслуженной. А всего через два дня, 1 июня 1993 года, экипаж командира эскадрильи подполковника Калинина Е.В. выполнил и последний в истории 392 ОДРАП полет на Ту-95рц, взлетев на самолете с бортовым номером 26 на воздушную разведку погоды в районе аэродрома перед запланированной летной сменой. Самой летной смене состояться было уже не суждено.... С этого момента самолеты полка больше в воздух не поднимались...



Одна из последних посадок самолета Ту-95рц. Остров, 1993 год.





ИТОГИ

Основными итогами 30-летней деятельности 392 ОДРАП можно уверенно считать следующее.

- ▶ В начале 60-х годов, в короткий срок был сформирован и введен в состав боеготовых перспективный авиационный полк дальней разведки, надежно вставший на защиту северных рубежей нашей Родины.
- ▶ Освоена новейшая, на то время, авиатехника и разведывательный комплекс, по своим основным техническим характеристикам превосходившие все отечественные и зарубежные аналоги.
- ▶ С появлением на Атлантическом ТВД самолетов Ту-95рц значительно возросли боевые возможности Северного флота. Отработка системы разведки и целеуказания ракетным силам флота гарантировала защиту от внезапного нападения вероятного противника.
- ▶ Боевые корабли ВМС США и НАТО больше не могли скрытно осуществлять передвижения не только вблизи морских границ СССР, но и вообще в Атлантике.
- ▶ В полку получили разработку и практическое воплощение новые способы и тактические приемы ведения воздушной разведки на море.
- ▶ Всего было выполнено более 3800 полетов на боевую службу, около 450 вылетов выполнено из положения боевого дежурства.
- ▶ Экипажами полка обнаружено около 180 тысяч надводных целей, в том числе: около 12 тысяч боевых кораблей, и около 300 – авианесущих.

Особую ценность для вышестоящего командования представляли разведывательные данные, полученные экипажами полка в ходе многократных вылетов на воздушную разведку учений иностранных флотов. Выполнена воздушная разведка ударной корабельной группировки ВМС Великобритании в ходе ее развертывания в район вооруженного конфликта.

Более 400 учений различного масштаба сил Северного, Черноморского и Балтийского фло-

тов были проведены с привлечением экипажей полка. Командование флота высоко ценило деятельность полка по разведывательному обеспечению.

Экипажами полка было выполнено более 300 ледовых разведок на всю глубину зоны интересов СССР, включая районы Северного полюса.

Особо следует отметить самоотверженную работу инженерно-авиационной службы полка, обеспечившей бесперебойную боевую деятельность части на протяжении всей ее истории. Высочайшая квалификация авиационных специалистов позволяла им поддерживать авиационную технику на необходимом уровне исправности даже при ограничениях в обеспечении запчастями и ГСМ в тяжелых климатических условиях Заполярья и тропиков. Руками инженеров, техников и механиков были устранены десятки тысяч неисправностей авиационной техники, что высоко ценилось командованием части и непременно вызывало чувство благодарности со стороны летного состава полка.

Служить в этом полку было просто интересно, каждый день службы приносил что-то новое. Каждый полет не был похож на предыдущий, а разнообразие полетов по задачам, географии просто поражало воображение. Приветствовались творчество и инициатива, присутствовал дух соревнования. Постоянный и тесный контакт с вероятным противником добавлял “адреналина”.

Уникальность 392 ОДРАП была неоспорима. Один только перечень задач, которые в то время решал полк и его экипажи, вызывали и вызывают даже сейчас у молодых летчиков здоровую зависть и уважение.

Экипажи 392 отдельного дальнеразведывательного авиационного полка:

- ▶ могли в Атлантике разыскать, и находили, любой корабль, от авианосца до небольшого суденышка ДГАР (дальней гидроакустической разведки), размером с прогулочную яхту;



- ▶ многократно летали на Северный полюс, выполняли ледовую разведку в интересах как надводного флота, так и подводников, участвовали в обеспечении походов советских атомных подводных лодок к Северному полюсу;
- ▶ могли доставить, и доставали без дозаправки американские авианосцы на самых дальних рубежах, вплоть до Азорских островов;
- ▶ летали строями, освоили дозаправку топливом в полете. Летали в Бискайский залив и в Индийский океан для поиска и обнаружения спускаемых с орбиты космических летательных аппаратов, находили их и наводили на них наши корабли;
- ▶ принимали участие в операциях по поиску и спасению терпящих бедствие экипажей самолетов, кораблей и судов, подводных лодок в Атлантике и на Тихом океане. В частности, в 1986 году выполняли роль лидера для пары самолетов Ту-142, доставляющих аварийное снаряжение терпящей бедствие атомной подводной лодке К-219;
- ▶ осуществляли вылеты на боевую службу с использованием аэродромов Гвинеи, Кубы и Анголы. Выполняли различные полетные задания, связанные с интересами этих дружественных нам государств;
- ▶ выполняли полеты к югу африканского континента вплоть до траверза Кейптауна, а при обеспечении перехода такр Минск летали и за Кейптаун.

- ▶ обеспечивали слежение за участниками англо-аргентинского конфликта в районе развертывания оперативной группы английских ВМС;
- ▶ в совершенстве освоили самолетную систему целеуказания. Экипажи полка успешно выполняли целеуказание береговым ракетным частям, надводным кораблям и подводным лодкам, экипажам морской ракетноносной авиации, обеспечивали ракетные стрельбы в различных частях мирового океана;
- ▶ осуществляли слежение за постоянным оперативным соединением НАТО, за учениями американского и натовских флотов в Атлантике. Ни одни крупные учения ВМС стран НАТО в Атлантике, особенно вблизи наших северных границ, не обходились без присутствия Ту-95рц;
- ▶ принимали участие в отработке спутниковых систем целеуказания;
- ▶ обеспечивали вылеты в интересах Черноморского и Балтийского флотов, летали на Каспий;

Полк был активным участником так называемой “холодной войны” в воздухе над морем. В известном документальном фильме “Битва над океаном” самолеты Ту-95рц из состава 392 ОДРАП стали главными героями. Из-за постоянного присутствия в районах своих учений, американцы прозвали самолет “Восточным экспрессом”.

Экипажи полка выполняли любые боевые задания далеко в отрыве от своей части, в том числе с

честью выполняя интернациональный долг в дружественных нам Республике Куба, Республике Гвинея и Народной Республике Ангола. Полеты в так называемом Бермудском треугольнике и за экватор, в Анголу и дальше на юг, были вполне привычным делом.

Самолет Ту-95рц успел сняться и в художественном фильме. Это был вышедший на экраны страны в конце 1982 года, полюбившийся зрителю, советский остросюжетный фильм “Случай в квадрате 36-80”. Он остается популярным и для сегодняшнего кинозрителя. В последних эпизодах фильма главный герой, переучившись на новый самолет, выполняет на нем очень красивый взлет. Снимали эти кадры летом 1982 года во время плановых полетов полка на аэродроме Кипелово. Было снято несколько взлетов, но в фильм вошел самый эффектный и красивый взлет заместителя командира полка по летной подготовке подполковника Темьяновского А.В. с экипажем командира отряда майора Лекомцева Б.А. на самолете с бортовым номером 20. Самолет шел на облет после плановой замены двигателя, и в соответствии с программой облета требовалось взлететь на максимальном режиме работы двигателей. После отрыва винтокрылая машина стремительно, с большой скороподъемностью, набирает высоту, звучат финальные аккорды музыки. Сегодня этот жизнеутверждающий эпизод воспринимается летчиками полка уже совершенно по-другому, это – как прощание с небом и самолетом...

Через год после съемок этого фильма, в конце лета 1983 года, подполковник Темьяновский чуть не понес дисциплинарное наказание за подобный взлет с аэродрома Оленья.

Группа из шести самолетов, по окончании учений возвращалась с аэродрома Оленья на базовый аэродром Кипелово, старшим этой группы был подполковник Темьяновский А.В. Выпустив в воздух пять экипажей, он прямо к КДП поехал на последний, шестой самолет, к ожидавшему его экипажу командира отряда майора Маннанова Р.Н. По готовности запустили двигатели, управление экипажем Темьяновский А.В. взял на себя, вырулили на исполнительный старт. В местном ракетноносном полку в это время начинался парковый день, шло построение личного состава на магистральной рулежной дорожке. Не удержавшись от желания продемонстрировать возможности своего самолета мест-

ным пилотам, командир экипажа Ту-95рц взлетел именно так, как было продемонстрировано в художественном фильме, самолет так же стремительно, почти свечой ушел в небо и через считанные секунды растворился в ровном слое облачности.

Характер взлета последнего самолета из шестерки Ту-95рц резко отличался от предыдущих, и командир местного полка, наблюдавший за взлетом с рулежной дорожки, почти потерял дар речи. Бросив построение, он ринулся на КДП и только там он понял, что это было запланированное отличие, а не аварийная ситуация. Его изумлению и возмущению не было предела. Мелькнувшую было мысль вернуть и посадить нарушителя он быстро отбросил.... Ведь после посадки надо будет разбираться с ним..., себе дороже. Еще минуту подумав, поднял телефонную трубку и позвонил ...

После посадки Ту-95рц на аэродроме “Кипелово”, самолет, кроме техников, встречали местные авиационные начальники и работники специальных органов. Немедленно были сняты и арестованы самолетные средства объективного контроля. Расследовал ситуацию инспектор ВВС СФ полковник Дьяченко М.И., отлетавший ранее не один год в 392 ОДРАП. Он доложил командующему, что в действиях экипажа и его командира нарушений не усматривается, допустимые ограничения, предусмотренные инструкцией по летной эксплуатации самолета Ту-95рц, не были нарушены. На всякий случай летчиков пожурили, этим все и ограничилось.

Примечательно, что именно этот самолет Ту-95рц из фильма, с бортовым номером 20 (заводской номер 63МРЦ002, год выпуска – 1963) был первым летающим самолетом, поступившим в полк в начале декабря 1964 года. Его перегнал тогда в Североморск экипаж заместителя командира полка подполковника Гладкова И.Ф.

Завершая разговор об итогах деятельности 392 полка, можно уверенно сказать, что он с честью и до конца, насколько позволял ресурс авиационной техники, выполнил свою миссию. Почти 30 лет ежедневно полк находился на “переднем крае” холодной войны над океаном. Эта необъявленная война и история 392 ОДРАП с первого и до последнего дня его существования шли одним курсом. И 392 ОДРАП свою войну не проиграл – это точно!

За нашу Советскую Родину!



3 декабря 1968 года и 14 декабря 1972 года гарнизон и 392 ОДРАП посещал Главнокомандующий ВМФ СССР Адмирал флота Советского Союза Горшков С.Г., придававший большое значение развитию морской авиации

НАГРАДЫ ПОЛКА

Мастерство и мужество летчиков, инженеров и техников 392 ОДРАП было не раз по достоинству оценено командованием. За время своего существования 392 ОДРАП и его личный состав неоднократно отмечался в числе передовых и получал различного уровня и степени награды.

В 1968 году, по итогам выполнения социалистических обязательств в честь 50-летия комсомола полк награжден почетной грамотой Вологодского обкома ВЛКСМ, а комсомольская организация ТЭЧ полка – почетным знаменем Вологодского обкома ВЛКСМ.



3 декабря 1968 года. Встреча командира 392 ОДРАП Гладкова И.Ф., командира 24 ОПЛАП Потапова В.П. с Главкомом ВМФ Горшковым С.Г., аэродром Кипелово.



1977 год. У вымпела МО СССР и Боевого Красного Знамени полка Бульбенков Г.Г., Колобов В.К.



1979 год, Федотово. Идет 392 ОДРАП.

В 1972 году за достигнутые высокие результаты в социалистическом соревновании в честь 50-летия образования Союза ССР полк награжден Почетной грамотой Вологодского обкома КПСС.

В 1972 году за военно-шефскую работу среди молодежи, в честь 50-летия шефства комсомола над ВМФ 1-я авиационная эскадрилья полка награждена знаменем Калининского райкома ВЛКСМ г. Москвы.

В 1972 году, приказом Командующего Краснознаменным Северным флотом, за первое место в тактической подготовке на первенство Флота разведывательный отряд самолетов Ту-95рц, командир отряда майор Галушко Виктор Дмитриевич, награжден переходящим призом флота и грамотой.

В 1973 году, приказом Министра обороны СССР, за высокую подготовку и отличные действия на учениях и морских походах полк награжден вымпелом МО СССР. Вымпел вручал 17 декабря 1973 года в гарнизонном Доме офицеров на торжественном собрании Командующий Авиацией Краснознаменного Северного флота генерал-полковник авиации Кузнецов Георгий Андреевич.

В 1973 году, приказом Командующего Краснознаменным Северным флотом за первое место по тактической и огневой подготовке на первенство флота, разведывательный отряд самолетов Ту-95рц, командир отряда майор Галушко Виктор Дмитриевич, награжден переходящим призом и грамотой (пр. Ком. КСФ от 1.12.73 г.).

В 1978 году, приказом Командующего Краснознаменным Северным флотом, за первое место



1979 год. Полк объявлен лучшим в авиации Военно-морского флота и награжден переходящим Красным Знаменем.



12 августа 1982 года. После награждения в Кремле. Крайний слева – Тютюник В.Н. В центре – Георгадзе М.П., Кузнецов В.В.



1982 год. Полк признан передовым полком ВМФ и награжден переходящим Красным Знаменем ВС ВМФ.



Май 1984 года



1988 год. Награждение полка Почетной грамотой Вологодского обкома КПСС.



1988 год. Вручение знамени Вологодского обкома КПСС.

среди однородных частей авиации КСФ полку вручено переходящее Красное знамя Военного Совета флота.

В 1979 году, приказом Главкомандующего Военно-морским флотом СССР, по итогам выполнения социалистических обязательств за 1979 год, полк объявлен лучшим в авиации Военно-морского флота и награжден переходящим Красным Знаменем Военного Совета ВМФ СССР.

В 1982 году полк признан передовым полком ВМФ и награжден переходящим Красным Знаменем Военного Совета ВМФ СССР.

В 1982 году приказом Главкома Военно-морского флота СССР от 4.11.82 г. полк занесен на доску Победителей социалистического соревнования в Центральном музее ВМФ.

В 1986 году по итогам года полк награжден Переходящим Красным Знаменем Военного Совета ВВС СФ.

В 1986 году полк признан передовым полком Военно-морского флота СССР и награжден переходящим Красным Знаменем Военного Совета Военно-морского флота СССР.

В 1987 году, Приказом МО СССР от 05.11.87 г., полку присвоено почетное наименование “Имени 70-летия Великого Октября”.

В 1988 году полк награжден Почетной грамотой и переходящим Красным Знаменем Вологодского обкома КПСС.

В 1988 году комсомольская организация полка награждена Красным Знаменем ЦК ВЛКСМ. Знамя оставлено на вечное хранение в полку.

Многие офицеры и прапорщики, летчики и техники полка в мирное время были награждены боевыми орденами и медалями. Пройдя школу 392 ОДРАП, многие офицеры командовали другими полками, стали генера-



Вынос знамен, конец 80-х годов.

лами, руководили авиационными соединениями на флотах, стали командующим Авиацией ВМФ СССР (1983–1994 гг.).

Почетного звания “Заслуженный военный летчик СССР” были удостоены



Гладков Иван Федорович



Потапов Виктор Павлович



Дубинский Владимир Иванович



Меленный Владимир Степанович



Почетного звания “Заслуженный военный штурман СССР” были удостоены



Дудин Валентин Иванович



Круглов Виталий Иванович



Тютюнник Валерий Николаевич



Почетного звания “Заслуженный военный летчик РФ” были удостоены



Рубан Виктор Филиппович



Рябов Владимир Викторович



Жданов Владимир Михайлович



Новичков Валерий Петрович



Темьяновский Анатолий Владимирович

Почетного звания “Заслуженный военный штурман РФ” были удостоены



Бushmanov Николай Иванович



Овсянников Владимир Иванович





ПОСЛЕСЛОВИЕ...

В 2013 году исполняется не только 50 лет с начала формирования полка, но, к сожалению, и 20 лет, как его не стало. После развала СССР, в результате губительной для Вооруженных сил страны политики, полк был расформирован, самолеты все до единого порезаны на металлолом, металлолом продан за границу. Уникальный самолет Ту-95рц остался только в памяти тех, кто его создавал и обслуживал, кто летал на нем, да на фотографиях, в основном сделанных с американских истребителей-перехватчиков. Ту-95рц стали забывать или путать с противоположным самолетом Ту-142, который был создан на его основе, и сейчас тоже доживает свой век. Морская авиация фактически исчезла как род авиации ВМФ РФ, впрочем, и сам ВМФ РФ теперь стал другим. Разведывательная авиация, первой на флоте приступившая к боевой службе в 60-е годы прошлого века, уничтожена была тоже одной из первых...

1 сентября 1993 года группа офицеров, прилетевшая накануне на транспортном самолете из Острова, возложила венки на воинском мемориале

в Федотово. Само празднование 30-летия образования 392 ОДРАП прошло 3 сентября 1993 года одновременно в двух местах: в Острове и Федотово, а с 1 декабря 1993 года приказом Командующего авиацией ВМФ №168, во исполнение соответствующих директив первого заместителя МО РФ и ГШ ВМФ, 392 ОДРАП был передан в подчинение Командующего авиацией ВМФ и переформирован в 240 отдельный гвардейский смешанный авиационный Севастопольско-Берлинский Краснознаменный (исследовательско-инструкторский) полк. Самолеты Ту-95рц сняты с вооружения. С этого времени 392 ОДРАП прекратил свое существование как боевая единица. В авиационном Острове-5 началось формирование центра боевой подготовки морской авиации специалистами различных флотов. Летчики и техники 392 ОДРАП составили его основу.

Переводя полк из Федотово (АС Кипелово) в Остров, командование морской авиации очевидно решало сразу две проблемы. Во-первых, на аэродроме Кипелово все-таки было трудно размещаться и работать 392 ОДРАП и дивизии с двумя

противолодочными полками, во-вторых, прекрасный аэродром в Острове, свободный к тому времени, оставался за морской авиацией.

Скорее всего, перебазирование в г. Остров первоначально не имело под собой планов ликвидации 392 ОДРАП. Наоборот, 392 ОДРАП должен был в перспективе освоить новый самолет многоцелевого использования, который совмещал бы улучшенные возможности самолетов Ту-95рц и Ту-142. По замыслам, этот самолет, имея не меньшую дальность и продолжительность полета, должен был вести воздушную разведку и выдавать целеуказание ударным силам флота, вести поиск и уничтожение подводных лодок вероятного противника. Это был бы универсальный самолет, и он уже был сделан в макете и первоначальном проекте, но планам не суждено было сбыться... Далее сыграли свою роль несколько факторов: смена политического курса и развал СССР в 1991 году, хроническая нехватка финансирования ВМФ, а главное – поменялась концепция обеспечения ракетных стрельб по надводным целям, выполнение задач целеуказания стало возлагаться на спутниковые системы. Кстати, экипажи полка даже участвовали в специальных полетах при их испытаниях. В полете, в момент пролета спутника, делались снимки экрана РЛС, потом эти снимки и снимки, сделанные со спутника сравнивались специалистами, и велась доводка аппаратуры. Все это привело к тому, что работы по новому проекту были свернуты, и замены Ту-95рц просто не нашлось, а может, решили, что замена не нужна вообще.



Аэродром Кипелово, осень 1991 года. Уже вовсю шла разборка самолетов.



Памятник 30-летию 392 ОДРАП в Острове



Остров, 3 сентября 1993 года. Каминский А.М., Калинин Е.В., Хаяров Ю.В.



3 сентября 1993 года, Остров



Остров, 3 сентября 1993 года. 30-летие полка. Ветераны.



Построение на воинском мемориале 3 сентября 1993 года



Памятный значок
30-летию 392 ОДРАП



Лицевая часть Памятного
диплома к 30-летию ОДРАП



3 сентября 1993 года, возложение венков



3 сентября 1993 года

Конечно же, повлияло и состояние самолетного парка Ту-95рц и самой системы МРСЦ.... То, что 30 лет назад было передовым и современным, морально уже устаревало, самолет Ту-95рц, по сути, выполнил с лихвой возложенную на него когда-то миссию.

Кроме того, потеря в 1991 году с распадом СССР 33 ЦБП и ПЛС ВВС ВМФ в г. Николаеве (Украина) тоже, наверное, сыграла свою роль. Скорее всего,



3 сентября 2008 года. Федотово.



3 сентября 2009 года



Федотово, мемориал, 3 сентября 2008 года.

это поменяло планы руководства в отношении использования аэродрома и гарнизона Остров-5. Так в г. Острове появился центр боевой подготовки морской авиации, которому впоследствии тоже пришлось пережить расформирование

Закончилась яркая 30-летняя биография 392 отдельного дальнеразведывательного авиационного полка, но остались люди, служившие в нем, их память, архивные материалы. Многие ветераны полка и гарнизона после увольнения со службы остались жить на Вологодской земле, многие разъехались по городам России, городам других бывших республик СССР.



Калинин Е.В., Бурмистров П.П. 3 сентября 2008 года. Федотово.

А в гарнизоне Федотово, по-прежнему, бережно хранят память о погибших товарищах. По сложившейся традиции, ежегодно, 3 сентября в 12.00 часов, без официальных приглашений, ветераны полка и других частей гарнизона, друзья и сослуживцы собираются на воинском мемориале в Федотово, вспоминают своих товарищей, памятные дни своей службы. И, несмотря на сложившуюся ситуацию в морской авиации, они смотрят в будущее с оптимизмом. Когда-нибудь все возродится! Так всегда было...



3 сентября 2010 года.
Огородников В.И., Ветров Н.А., Нестеров В.А.



На мемориале в поселке Федотово





За 30 лет существования 392-го полка через службу в нем прошли тысячи людей. По воспоминаниям ветеранов наш полк считался элитным среди частей авиации ВМФ, служить в нем было почетно. Во все времена в полку было много выдающихся и талантливых людей, талантливых в своей военной профессии, талантливых в техническом и творческом отношении, жизненно целеустремленных. Были у нас свои высококлассные, что называется “от бога”, летчики, высокопрофессиональные штурманы, мастера высокой пробы – инженеры и техники, прошедшие флота и гарнизоны, офицеры, начало становления которых в военной профессии пришлось на тяжелые военные и первые послевоенные годы. Были свои поэты и писатели, художники и народные умельцы, изобретатели и ученые, выдающиеся или просто интересные люди. Жизнь разбросала нас по разным уголкам Советского Союза, многие сегодня оказались за пределами России, в других, близких и дальних странах, кто-то ушел в небо уже навсегда, но мы помнили и помним друг о друге, бережно храним в памяти воспоминания о светлых днях совместной службы.



Геннадий Николаевич АФАНАСЬЕВ

Подполковник авиации
Военный летчик 1 класса

Первый командир
1-й авиационной эскадрильи 392 одра

При формировании в 1963 году 392 отдельного дальнеразведывательного авиационного полка очень тщательно подбирались кадры специалистов летного и технического состава, командный состав. В полк с разных флотов приходили молодые, но уже достаточно опытные летчики, штурманы, инженеры и техники, другие специалисты. Многим из них довелось осваивать свою специальность еще в суровые годы Великой Отечественной войны.

Одним из первых во вновь формируемый полк пришел с Тихоокеанского флота подполковник Афанасьев Геннадий Николаевич. Ему предстояло формировать первую авиационную эскадрилью полка и руководить ею в течение почти двух с половиной лет. Прибыв в сентябре 1963 года в Североморск, он приступил к службе.

Пришлось решать множественные организационные вопросы, главными из которых были формирование летных и технических экипажей, поддержание летных навыков, изучение и освоение нового самолета Ту-95рц, перебазирование в Кипелово, обустройство и сплочение воинского коллектива. Одним из первых в полку Афанасьев Г.Н. освоил самолет Ту-95рц, участвовал в перегонке первых боевых самолетов с Куйбышевского авиационного завода в полк, обучал молодых летчиков. В это трудное время он в полной мере сумел проявить свои незаурядные качества и способности летчика, командира и офицера.

23.01.1966 года при заходе на посадку на аэродроме Лахта из-за потери продольной управляемости в результате обледенения стабилизатора произошла катастрофа самолета Ан-8 пилотируемого капитаном Валерием Кропаневым. Самолет перевозил руководящий состав частей гарнизона Кипелово на оперативно-мобилизационный сбор ВВС СФ. Экипаж и 17 пассажиров самолета погибли. В их числе был и Афанасьев Геннадий Николаевич.

В некрологе, написанном тушью на большом листе ватмана, вывешенном в подразделении, говорилось: "...Вся служба Геннадия Николаевича — это пример служения Родине. Пройдя путь от матроса до подполковника, командира АЭ, Геннадий Николаевич Афанасьев летал на 7 типах боевых самолетов, налетал 2200 часов, летчик 1-го класса, один из лучших летчиков КТОФ, затем КСФ. Отличным методистом, чудесным воспитателем, отдавшим много энергии воспитанию и становлению боевой эскадрильи — таким мы знали Геннадия Николаевича. Советское правительство высоко оценило смелость, высокое летное мастерство и безупречную службу подполковника Афанасьева Г.Н., он был награжден орденами Боевого Красного Знамени, Красной Звезды и 7 медалями. Подполковник Афанасьев Г.Н. многократно награждался ценными подарками и имел большое количество поощрений. Светлый образ скромного, чуткого, требовательного командира, чудесного человека — навсегда останется в нашей памяти, в наших сердцах."

Афанасьев Геннадий Николаевич родился 23 сентября 1927 года в городе Днепропетровске.

Его отец, Николай Алексеевич, родом из села Троекурово Рязанской губернии, уехав в Петроград, стал рабочим Путиловского завода. Большевик ленинского призыва. Служил в ЧОН (частях



Феодосия, 1946 год

особого назначения). Затем был направлен на работу в Днепропетровск заместителем начальника цеха на металлургический завод. В конце 30-х годов семья из Днепропетровска переехала в Москву, отец был направлен на учебу в Промышленную академию. Там он познакомился со знаменитым Алексеем Стахановым, учившимся в то же время.

Война застала семью на отдыхе в г. Миргород. Отец был призван в армию, а мать, Лидия Васильевна, с двумя детьми была эвакуирована в Казахстан, в город Петропавловск. Отец проходил службу в морской пехоте на Дальнем Востоке, а в 1943 году направлен на один из Западных фронтов, в танковые войска. Был серьезно ранен, имел боевые награды.

Геннадий, старший сын в семье в неполные 16 лет, оставив школу, осенью 1943 года, поступает в военно-морскую подготовительную школу летчиков при ВМАТУ им. Молотова в городе Молотов (ныне Пермь). На выбор профессии повлияло то обстоятельство, что его тетя, Головинская Нина

Васильевна, была замужем за военным летчиком и сама была летчицей, летала на Ли-2 военно-транспортной авиации. Какое-то время ее полк базировался в Петропавловске.

По окончании ВМПШЛ при ВМАТУ им. Молотова в июле 1944 года Геннадий направляется в 3 школу летчиков авиации ВМФ, которая в то время базировалась в с. Борское, Куйбышевской области.

Осенью 1945 года, он переведен в организованное в 1944 году на базе 3-го запасного авиационного полка 4-е ВМАУ. Училище было создано для подготовки экипажей минно-торпедной авиации. В 1947 году училище, как выполнившее свою задачу, было расформировано, и курсант Афанасьев Г.Н. в июле того же года был переведен для дальнейшего летного обучения в военно-морское минно-торпедное авиационное училище в городе Николаеве.

По окончании училища, в ноябре 1949 года Афанасьев Г.Н. распределяется на Тихоокеанский флот, и с января 1950 года служит в 50-м гвардейском от-



Отец



Мать

дельном разведывательном авиационном полку, базирующемся на аэродроме Новороссия (Шкотовский район Приморского края). Эскадрилья, в которой он служит, летает на самолетах А-20К "Бостон" и Ил-4. Весной 1952 года в полк поступают реактивные самолеты Ил-28р (разведывательный вариант фронтового бомбардировщика Ил-28). Афанасьев Г.Н. переучивается в числе первых летчиков полка на новую, реактивную технику. Осенью 1953 года он назначается старшим летчиком, успешно летает.

В 1954 году ему присваивается звание "Военный летчик второго класса", и уже через год он становится командиром звена. Осенью 1956 года Геннадию Николаевичу присваивается звание "Военный летчик первого класса".

С июня 1957 года в связи с переучиванием на самолеты Ту-16р местом дислокации полка был определен аэродром Пристань (Романовка, Шкотовский район Приморского края). Переучившись на самолет Ту-16р, Афанасьев Г.Н. становится команди-



1951 год, сентябрь



Новороссия, Приморский край, май 1956 года

ром корабля дальнеразведывательной эскадрильи 50 ГОРАП. К концу апреля 1958 года все подразделения полка передислоцировались с аэродрома Новороссия на аэродром Пристань.

В мае 1958 года Афанасьева Г.Н. назначают командиром отряда, а через два года он становится заместителем командира эскадрильи. В конце 1960 года 50 ГОРАП переименовывается в 50 гвардейский отдельный дальнеразведывательный авиационный полк (50 ГОДРАП), осенью 1961 года Геннадий Николаевич назначается командиром эскадрильи 50 ГОДРАП. Полк начал осваивать несение боевой службы на самолетах Ту-16Р и уже в 1961 году впервые в истории ВВС ТОФ экипаж 50 ГОДРАП на самолете Ту-16Р выполнил воздушную разведку американского авианосца "Йорктаун"

(USS Yorktown CVS-10) в Японском море.

В январе 1963 года Афанасьев Г.Н. направляется на курсы слу-

шателей 33 учебного центра Авиации ВМФ в городе Николаев по профилю командиров эскадрилий. По окончании кур-



Новороссия, Приморье, дежурство на аэродроме 1 Мая 1957 года

сов он назначается командиром эскадрильи 392 отдельного дальнеразведывательного авиационного полка Авиации Северного Флота и в сентябре 1963 года прибывает на место первоначального базирования 392 ОДРАП в г. Североморск. Первое время, до поступления самолетов Ту-95рц, полеты выполняются на самолетах Ту-16р, идет организационная работа, обустройство личного состава. Освоив в короткий срок самолет Ту-95рц, Афанасьев Г.Н. со своим экипажем участвует в перегонке новых самолетов с авиазавода, организует обучение экипажей. Летом 1965 года полк перебазировался на аэродром Кипелово, работа по освоению новых самолетов Ту-95рц и обучению летного и технического состава активно продолжается. В декабре 1965 года экипажи полка впервые выполнили полет на боевую службу в Северо-Восточную Атлантику с выявлением авианосца ВМС США "Америка". Полк начал выходить на океанские просторы. В этом была и заслуга командира первой авиационной эскадрильи Г.Н. Афанасьева.

Трагически, авиационной катастрофой 23.01.1966 года, на 39-м году жизни, оборвалась яркая биография подполковника Афанасьева Геннадия Николаевича, первого командира эскадрильи 392 ОДРАП. За короткий срок службы в этом полку он снискал уважение сослуживцев за свой высокий профессионализм, мастерство летчика, чуткое и внимательное отношение к подчиненным и товарищам по службе.

Похоронен Г.Н. Афанасьев на мемориальном кладбище в поселке Федотово.



9 мая 1965 года, г. Североморск. Командование полка, третий справа – Афанасьев Г.Н.



1966 год, похороны экипажа Федотова. Второй слева – брат Афанасьев Евгений Николаевич, третий слева – отец Афанасьев Николай Алексеевич.



Иван Федорович ГЛАДКОВ

Полковник авиации
Заслуженный военный летчик СССР
Кавалер двух орденов Красной Звезды

Командир 392 одрап

Иван Федорович Гладков – второй командир 392 ОДРАП, заслуженный военный летчик СССР, кавалер двух орденов Красной Звезды. Он возглавил полк после трагической гибели командования гарнизона в январе 1966 года, под его руководством полк стал полноценной боевой единицей авиации ВМФ СССР, освоил дозаправку топливом в воздухе, участвовал в обеспечении поиска в Индийском океане советских спускаемых космических аппаратов, активно участвовал в масштабных учениях “Океан”, совершил первые трансконтинентальные перелеты на Кубу.

Гладков Иван Федорович родился 25 ноября 1928 года в с.Большечерниговка, Верхнее-Тепло-

вского района, Ворошиловградской области в семье военнослужащего. После окончания 7 классов поступил учиться в общеобразовательную специальную школу ВВС №15 г.Ворошиловграда. По окончании спецшколы ВВС, в сентябре 1947 года он поступает на учебу в Балашовское военное авиационное училище летчиков-бомбардировщиков дальней авиации.

По окончании училища в декабре 1950 года он направляется в распоряжении Якутского управления ГВФ г. Якутска для прохождения дальнейшей службы в должности второго пилота самолета Ил-4.

Менее чем через год, в сентябре 1951 года лейтенант Гладков проходит обучение в 597 учебном авиационном полку Рязанской военной офицерской школы боевого применения дальней авиации в качестве летчика-стажера курсов командиров кораблей. По окончании обучения он возвращается в Якутское управление ГВФ в качестве командира корабля-стажера спецгруппы дальней авиации.

В апреле 1953 года лейтенант Гладков направляется на курсы командиров кораблей в Конотопскую военную авиационную офицерскую школу



Лейтенант Гладков И.Ф.

боевого применения дальней авиации и после полугодового обучения в ноябре 1953 года назначается на должность командира корабля самолета Ту-4 в 184-й Гвардейский бомбардировочный авиационный Полтавско-Берлинский Краснознаменный полк дальней авиации (г. Прилуки, Черниговской обл.). В феврале 1954 года И.Ф. Гладкову присваивается звание старшего лейтенанта.

В ноябре 1954 году И.Ф. Гладков переводится в 172 Гвардейский бомбардировочный авиационный Смоленско-Берлинский Краснознаменный полк дальней авиации (г. Миргород Полтавской обл.), и в августе 1955 года назначается на должность командира отряда 172 ГБАП, вооруженного самолетами Ту-4.

В апреле 1956 г. ему присваивается воинское звание капитан, а в декабре он становится заместителем командира авиационной эскадрильи 172 ГБАП, службу продолжает в г. Умань, Черкасской обл. В марте 1958 года Гладкову И.Ф. присваивается звание “Военный летчик 1-го класса”.

В начале 1959 года он переводится на должность командира отряда в 1006-й тяжелый бомбардировочный авиационный полк 106-й тяжелой бомбардировочной авиадивизии 43-й Воз-



1961 год. Заместитель командира тренировочной авиационной эскадрильи 1006 ТБАП майор Гладков И.Ф.

душной Армии (г. Узин, Киевской обл.), вооруженный самолетами Ту-95.

В августе 1959 года Ивану Федоровичу Гладкову присваивается очередное воинское звание майор. В декабре этого же года он назначается заместителем командира тренировочной авиационной эскадрильи 1006 ТБАП.

В мае 1961 года экипаж майора Гладкова И.Ф. принимает участие в авиационном параде в Москве, командир экипажа награждается орденом Красной Звезды.

В начале 1962 года майор Гладков становится командиром эскадрильи 1006 ТБАП, а через полгода переводится в 182 Гвардейский бомбардировочный авиационный полк, также входящий в 106 ТБАД, на должность командира эскадрильи (г. Моздок Северо-Осетинской АССР). В апреле 1963 года И.Ф. Гладкову присваивается звание подполковника.

В сентябре 1963 года подполковник Гладков назначается на должность командира эскадрильи в формируемый на Северном флоте 392-й отдельный дальнеразведывательный авиационный полк (г. Североморск). Уже в январе 1964 года он назначается заместителем командира полка.



Капитан Гладков И.Ф., командир отряда 172 ГБАП, г. Миргород Полтавской области УССР, 1956 год



182 Гвардейский бомбардировочный авиационный полк

Первый самолет Ту-95рц поступает в 392 ОДРАП в ноябре 1964 года. Иван Федорович Гладков, имевший опыт полетов на бомбардировщике Ту-95, становится в полку основным летчиком-инструктором.

Подготовка экипажей велась быстрыми темпами, уже 27 мая 1965 года экипажем командира полка подполковника А.С. Федотова с инструктором подполковником И.Ф. Гладковым был выполнен первый в полку полет на полный радиус действия самолета. В августе 1965 года 392 ОДРАП был перебазирован на место постоянной дислокации – аэродром Кипелово (Вологодская область), боевая подготовка продолжилась.

23 января 1966 года в результате катастрофы транспортного самолета Ан-8 погиб руководящий состав 392 ОДРАП, в том числе и его первый командир подполковник Федотов Александр Сергеевич.



1963 год

Командиром полка назначается подполковник Гладков Иван Федорович.

Продолжалась активная работа по повышению боевой эффективности полка. В сентябре 1966 года 392 ОДРАП в составе 10 экипажей вводится в боевой состав сил Краснознаменного Северного флота. Оценкой самоотверженного труда служит награждение И.Ф. Гладкова в феврале 1967 года вторым орденом Красной Звезды.

Экипажи полка приступают к выполнению полетов на боевую службу, осваивается дозаправка топливом в воздухе. 16 апреля 1967 года экипажами подполковников Гладкова И.Ф. и Хаярова Ю.В. выполнен первый полет на воз-



В кабине Ту-95рц

душную разведку с дозаправкой топливом в воздухе.

В августе 1967 года И.Ф. Гладкову присваивается очередное воинское звание полковник.

В августе 1968 года Указом Президиума Верховного Совета СССР полковнику И.Ф. Гладкову было присвоено почетное звание “Заслуженный военный летчик СССР”.

В апреле – мае 1970 года полк успешно участвует в маневрах Военно-Морского Флота СССР “Океан”. По окончании учений Гладков Иван Федорович возглавляет тактическую группу, первой выполнившую трансатлантический перелет на Кубу.

Несомненны личные заслуги Гладкова Ивана Федоровича в становлении 392 полка. Он одним из первых освоил полеты в далекую Атлантику, в Тихий и Индийский океаны, подготовил и воспитал не один десяток летчиков, мастеров воздушной разведки, имел огромный авторитет в летной среде.

3 сентября 1971 года командир 392 ОДРАП полковник Гладков Иван Федорович погиб в авиационной катастрофе. Похоронен в братской могиле вместе со своим последним экипажем на мемориальном кладбище гарнизона Федотова.



На аэродроме Кипелово



Владимир Иванович ДУБИНСКИЙ

Полковник авиации
Заслуженный военный летчик СССР

Командир 392 одрап

Имя Дубинского Владимира Ивановича знакомо многим морским авиаторам, но более всего каждому, кто служил в авиационном гарнизоне Федотово. Своим командиром полка его по праву считают и противолодочники гарнизона, и разведчики.

В 392 ОДРАП он служил и летал с 1966 года. Затем в 1969 году он возглавил формируемый на аэродроме Кипелово 76-й ОПЛАП ДД, первым среди строевых летчиков освоил новый самолет Ту-142. С 1971 по 1975 год Дубинский В.И. — командир 392 ОДРАП.

Дубинский Владимир Иванович родился 16 марта 1930 года в селе Корсунка Тальновского района Киевской (ныне Черкасской) области в крестьянской семье. На детские годы Владимира Ивановича выпала Великая Отечественная война, в ходе которой семье пришлось пережить и немецкую оккупацию (1941—1944 гг.), и потерю кор-

мильца. Его отец Иван Прокопьевич Дубинский, будучи призванным 24 июня 1941 года в ряды РККА, ушёл на фронт, где пропал без вести. Его жене, Федоре Дмитриевне, пришлось одной растить двоих детей.

За время с 1944 по 1951 гг. Владимир Иванович успел окончить среднюю школу и фабрично-заводское училище в г. Ростов-на-Дону, поработать помощником крупчатника на мукомольном заводе и поступить в Криворожский горный институт. Но стать горным инженером не довелось. В 1951 году Тальновским районным военным комиссариатом он был призван в ряды Вооружённых Сил СССР и направлен в г. Николаев Украинской ССР для обучения в авиационном училище. В период с 1951 по 1954 годы курсант Дубинский В.И. проходил обучение на самолётах Як-18, Ил-4, Ил-28 в Николаевском авиационном минно-торпедном военном училище имени С.А. Леваневского.

По окончании училища он был направлен служить на Тихоокеанский флот в 1534 гвардейский Киевский Краснознамённый Ордена Суворова II степени минно-торпедный авиационный полк, базировавшийся на аэродроме “Тученцзы” (н.п. Саншилипу в провинции Ляонин, Ляодунский полуостров, Китайская Народная Республика) на должность командира экипажа самолёта Ил-28. В 1955 году авиационный полк передан в состав авиации Северного флота и перебазирован на аэродром “Североморск-1”. Здесь прошло реформирование 1534 ГвМТАП в 924 гвардейский Краснознамённый Ордена Суворова II степени минно-торпедный авиационный полк, который был включён в состав 5 Краснознамённой Киркенесской минно-торпедной авиационной дивизии.

В декабре 1955 года лейтенант Дубинский В.И. назначен на должность командира экипажа самолёта Ту-14 в 21-ю отдельную буксировочную авиационную эскадрилью, базировавшуюся на аэродроме “Килп-Явр”. В кратчайший срок, освоив новую для себя авиационную технику, Владимир Иванович включился в напряжённую летную работу.

В конце 1957 года старший лейтенант Дубинский В.И. назначается командиром авиационного отряда 987 морского минно-торпедного авиационного полка 5 Краснознамённой Киркенесской морской минно-торпедной авиационной дивизии МА СФ, базировавшегося на аэродроме “Североморск-3”. Там он проходит переучивание на самолёте Ту-16к-10. Осенью 1959 года Владимиру Ивановичу присваивается воинское звание капитан и



Дубинский В.И., курсант Николаевского авиационного минно-торпедного военного училища им. С.А. Леваневского. 1950-е годы.

уже в конце 1960 года он назначается на должность заместите-

ля командира авиационной эскадрильи 987 ММТАП.

С 1961 года он проходит обучение в Ленинградской военно-морской орденов Ленина и адмирала Ушакова академии. В 1964 году Владимир Иванович с отличием оканчивает академию, ему присваивается воинское звание майор. Приказом МО СССР он назначается командиром авиационной эскадрильи в учебный полк 33 Центра боевого применения и переучивания лётного состава авиации ВМФ (аэродром Кульбакино, г. Николаев). Полк ведет подготовку лётных кадров морской авиации к боевым действиям на самолётах Ту-16 и Ту-16к-10.

В 1966 году после трагической гибели в авиационной катастрофе руководящего состава 392 ОДРАП ВВС СФ, подполковник Дубинский В.И. переводится на

Северный флот и назначается заместителем командира этого полка по лётной подготовке.

В кратчайший срок он освоил самолет Ту-95рц, прошёл подготовку к боевым действиям, включая и наиболее сложный её вид — дозаправку топливом в воздухе.

В августе 1969 года приказом МО СССР Дубинский В.И. назначается командиром формируемого 76 ОПЛАП ВВС СФ. В феврале 1970 года приказом МО СССР Владимиру Ивановичу присвоено очередное воинское звание полковник. В процессе формирования части руководящий инженерно-технический состав и экипаж командира полка практическое переучивание на самолёт Ту-142 прошли на авиационном заводе в г. Куйбышев и успешно завершили его в апреле 1970 года. Здесь же, с за-



На метео, 1972 г.



На КДП, 1972 г.



Вручение вымпела МО СССР, 1973 год

водского аэродрома, экипажем полковника Дубинского В.И. 15 апреля был выполнен первый самостоятельный вылет на новом для авиации ВМФ самолёте Ту-142. Начался сложный процесс обучения личного состава полка, эксплуатации новой авиационной техники, боевое слаживание экипажей и подразделений. В феврале 1971 года на торжественном построении полка Владимир Иванович принял из рук командующего Северным флотом адмирала флота Лобова С.М. Боевое Знамя 76 ОПЛАП ДД.



В кабине Ту-95рц

3 сентября 1971 года при заходе на посадку трагически погиб экипаж командира 392 ОДРАП полковника Гладкова И.Ф.

Полковник Дубинский В.И. переводится из 76 ОПЛАП ДД в 392 ОДРАП и назначается его командиром. При назначении был учтен опыт его службы в этом полку и авторитет, которым он пользовался среди личного состава. Обстановка в полку была нормализована, экипажи вновь приступили к плановой боевой учебе.

За успешное освоение новой авиационной техники, многолетнюю безаварийную работу, а также успешную подготовку лётного состава авиации Вооружённых Сил Указом Президиума Верховного Совета СССР от 18 августа 1972 года полковнику Дубинскому В.И. присвоено почётное звание “Заслуженный военный лётчик СССР”.

Осенью 1972 года Владимир Иванович лично возглавил тактическую группу полка из пары самолетов Ту-95рц, которая выполнив перелёт на аэродром имени Хосе Марти (Республика Куба), в течение времени, заданного командованием ВМФ, вскрывала надводную обстановку в Северо-Западной Атлантике и непосредственно у восточных берегов США. Это были первые целенаправленные разведывательные полеты Ту-95рц в Западной Атлантике. С этого времени трансатлантические перелёты и ведение полком воздушной разведки в Атлантическом океане становится систематическим.

В 1973 году экипажи полка осваивают выполнение полётов в Конакри (республика Гвинея), и в этом же году 392 ОДРАП одним из первых среди воинских частей Военно-Морского Флота СССР был награждён Вымпелом Министра Обороны СССР “за мужество и воинскую доблесть прояв-



Руководящий состав полка 1974–75 г.г.

ленные на учениях и в морских походах”.

В 1975 году приказом ГК ВМФ полковник Дубинский В.И. был назначен представителем ВВС ВМФ в Республике Куба, где до 1978 года, используя личный опыт, обеспечивал практическое выполнение задач экипажами 392 ОДРАП и 76 ОПЛАП ВВС СФ.

В период с 1978 по 1986 гг. Владимир Иванович проходил служ-

бу в должности заместителя начальника Центрального Командного Пункта ВВС ВМФ по боевому управлению.

В 1986 году Дубинский Владимир Иванович уволен в запас. Проживает в г. Москва. Уволившись с военной службы и уехав из гарнизона Федотово, Владимир Иванович всегда интересовался жизнью в гарнизоне, часто встречался с однополчанами.

Он снискал уважение к себе редким сочетанием высоких качеств офицера, высококлассного летчика, командира и человека в одном лице.

За время службы Дубинский В.И. освоил 6 типов самолётов (Як-18, Ил-28, Ту-14, Ту-16, Ту-95рц, Ту-142). Военный лётчик 1-го класса. Удостоен почётного звания “Заслуженный военный лётчик СССР”.

Полковник Дубинский В.И. награждён медалями и орденами:

- > орденом “Красная Звезда” (указ Президиума Верховного Совета СССР от 14.05.1970 г.) – за достигнутые успехи в боевой и политической подготовке, поддержание высокой боеготовности войск и освоение новой сложной боевой техники;
- > орденом “За службу Родине в ВС СССР” III-й степени (указ Президиума Верховного Совета СССР от 4.03.1975 г.) – за достигнутые успехи в боевой и политической подготовке и освоение новой специальной боевой техники.



Сентябрь 1983 года. 20-летие 392 ОДРАП.



Халит Адыевич МУГАТАРОВ

Полковник авиации

Начальник штаба 392 ОДРАП
в 1966–1971 гг.

Мугатаров Халит Адыевич, родился 4 января 1926 года в селе Ишимово, Щучье-озерского района, Молотовской области (ныне Октябрьского района, Пермской области), в многодетной семье. 10 классов заканчивал в средней школе, которая располагалась в 10 километрах, в соседнем селе Енапаево. За два года до окончания им школы началась Великая Отечественная война.

В декабре 1942 года умер отец, два старших брата уже воевали на фронте, поэтому вся тяжесть заботы и ответственность за семью легла на плечи матери. С началом Великой Отечественной Войны 16-летний Халит стал членом народного ополчения, в период летних каникул работал в колхозе, а после работы участвовал на занятиях по изу-

чению военного дела. Во время учебы в 9 классе, он был избран председателем ученического комитета (учкома) школы. При школе был организован коллектив художественной самодеятельности и драматический кружок, и ученический комитет помогал администрации школы организовывать выездные концерты и театральные постановки. Приходилось ездить по татарским селам и выступать перед населением, плату за такие выступления собирали, чтобы потом отправить накопленные средства в фонд обороны страны.

К началу июня 1943 года школьникам удалось собрать определенную сумму денег и сдать их в фонд обороны, написав и отправив следом письмо Верховному Главнокомандующему И.В. Сталину. Через месяц в адрес школы пришла благодарственная телеграмма: “Прошу передать учителям и учащимся Енопаевской средней школы, собравшим 12 000 рублей на строительство самолетов, мой братский привет и благодарность Красной армии. Иосиф Сталин”. В это время Халиту было 17 лет...

Он с успехом сдал выпускные школьные экзамены, за что был награжден Похвальной грамотой, увенчанной портретами В.И.Ленина и И.В.Сталина. Сразу после окончания школы началась работа в колхозе и подготовка к армейской службе...

6 октября 1943 года он был призван в армию и направлен в Челябинское военное авиационное Краснознаменное училище штурманов Авиации Дальнего Действия. В то время подготовка штурманов шла по ускоренной программе, но курс, на котором учился Х.Мугатаров, на фронт не попал – война успела закончиться.

В августе 1945 года последовал перевод в город Николаев для продолжения летного обучения в



Телеграмма в адрес школы



Июль 1946 года, аэродром Лоцкино, училище им. Леваневского



1949 год, Май-Гатка

Военно-Морском авиационном училище им.Леваневского. Теоретическая часть учебы прошла в г. Херсоне, а морская практика – в Севастополе, на корабле “Волга”. Училище было успешно окончено в ноябре 1946 года по первому разряду с присвоением воинского звания “лейтенант”, по специальности штурмана самолета пикирующего бомбардировщика Пе-2.

По окончании ВМАУ им. Леваневского лейтенант Мугатаров был направлен для дальнейшего прохождения службы на

Дальний Восток, в 64-й бомбардировочный авиационный полк, который базировался в 100 километрах от г. Владивостока, на грунтовом аэродроме Унаши (Сучанская долина). Полк состоял из двух авиаэскадрилий, на самолетах Пе-2 и Ту-2, имел задачу нанесения бомбовых ударов по кораблям и наземным объектам вероятного противника. Началась боевая учеба, Халит Адыевич зачислен в состав экипажа разведывательного звена (из трех самолетов Пе-2).

В 1948 году 46 АПДБ был переименован в 570-й минно-торпедный авиационный полк, изменилось вооружение, характер полетов и задачи, исходя из наименования полка. Были освоены полеты над морем на предельно-малых высотах.

В конце сентября 1948 года 570 МТАП перебазировался на аэродром Май-Гатка, который находился в 50 километрах

от г. Советская Гавань. В отличие от Унашей, здесь, среди вековой тайги, были подготовлены только ВПП и стоянки самолетов, жилого городка практически не было. Поселились в больших зимних палатках. Больше месяца не летали, а занимались ремонтом сборно-щитовых финских домиков, которые позд-

нее были приспособлены под общежития офицерского состава. Матросы, под руководством инженеров-строителей строили себе казарму. Позднее были построены дома и для семей офицеров.

В августе 1950 года ему присваивается звание старшего лейтенанта, а в октябре Халит Адыевич привозит в Май-Гатку из Хабаровска молодую жену, Галину Сергеевну, вместе с которой теперь они будут делить все тяготы военной службы. Через год у них рождается сын, Сергей.

В июне 1951 года он назначается штурманом звена, осваивает самолет Ту-2 и летает на нем, в этом же году ему присваивается квалификация “Военный штурман 3-го класса”. Летать приходится много, производить бомбометание с больших и малых высот, осуществлять торпедометание, делать постановку мин. Накапливается опыт и приходит желание учиться дальше, Халит Адыевич начинает готовиться к поступлению в Академию ВВС.

К сожалению, этим мечтам и планам не суждено было осуществиться... В конце 1952 года строгая медицинская комиссия не допустила его к дальнейшей

от г. Советская Гавань. В отличие от Унашей, здесь, среди вековой тайги, были подготовлены только ВПП и стоянки самолетов, жилого городка практически не было. Поселились в больших зимних палатках. Больше месяца не летали, а занимались ремонтом сборно-щитовых финских домиков, которые позд-



1950 год, аэродром Май-Гатка



Ялта, санаторий, 1953 год



Аэродром Гвардейское, 1958 год

летной работе. Жизнь круто изменилась, предстояло решать, продолжать службу на земле или увольняться из Вооруженных Сил. Взвесив все за и против, решил служить дальше.

В июле 1953 года старший лейтенант Мугатаров Х.А. переводится в распоряжение Командующего ЧФ и в сентябре получает назначение на должность адъютанта авиаэскадрильи в 5-й гвардейский минно-торпедный авиационный полк, базирующийся на аэродроме Гвардейс-



1960 год, Веселое, Крым

кое, в 20 километрах от Симферополя. Обустроив семью, с головой ушел в штабную служебную деятельность. Полк летал на реактивных самолетах Ту-14, поэтому помимо исполнения прямых обязанностей Халит Адыевич изучил этот самолет, не оставляя надежды восстановиться на летной работе.

В начале 1954 года он делает попытку убедить врачей, но заключение очередной медицинской комиссии было опять строгим: летать можно, но только на поршневых самолетах...

В апреле 1954 года ему присваивается очередное воинское звание капитан, он принимает решение оставаться на штабной работе и в конце этого же года направляется на годичные центральные летно-тактические курсы усовершенствования летного состава в г. Ригу. Начальником курсов в то время был Герой Советского Союза генерал-майор Борзов И.И., будущий маршал авиации, командующий авиацией Военно-Морского флота СССР.

В конце 1955 года, с отличием окончив курсы Мугатаров Х.А. возвращается в свой полк на должность начальника штаба эскадрильи. К этому времени полк уже перешел на самолеты Ту-16 и стал ракетноносным.

В апреле 1958 ему присваивается воинское звание майор и он назначается заместителем начальника штаба по разведке и аэрофотослужбе. В семье родился второй сын, Владимир.

Осенью 1960 года 5-й Гв. РАП перебазировался на аэродром Веселое (Крым), майор Мугатаров Х.А. назначается начальником разведки полка.

В 1963 году он был направлен в распоряжение Командующего СФ и назначен начальником разведки в 967 ОДРАП, базирующийся в Североморске-1.

В феврале 1966 года, после катастрофы, в которой погиб руководящий состав этого полка, Мугатаров Х.А. назначается начальником штаба 392 ОДРАП, переезжает с семьей в гарнизон Кипелово.



Североморск, начальник разведки полка, в центре, с группой разведобработки



Конец 1966 года, в 392 ОДРАП

В июне 1966 года ему присваивается воинское звание подполковник. С новым командиром полка, Гладковым Иваном Федоровичем, его заместителями, сложились хорошие служебные и прочные дружеские отношения. Гарнизон и полк еще только начинали развиваться, и приходилось решать множество организационных и бытовых проблем. Шло полным ходом строительство жилого и служебного городков, полк пополнялся новыми молодыми кадрами летного и инженерно-технического состава, одновременно шла напряженная боевая учеба. В 1967 году полк уже был способен выполнять любые боевые задачи, полеты на боевую службу в Атлантику становятся регулярными.

Штабные службы, четко организованные Мугатаровым Х.А. работают практически круглосуточно, этого требуют специфика работы полка, задачи, стоящие перед ним. Экипажи полка выполняют задания днем и ночью, в выходные и в празд-

ничные дни, это — нормальная боевая деятельность такого разведывательного полка.

В 1970 году полк участвует в учениях "Океан", успешно выполняя поставленные задачи. По результатам учений многие военнослужащие полка получили награды, Мугатаров Х.А. был награжден именными наручными часами от Командующего Северным Флотом.

За период службы в 392 ОДРАП Мугатаров Х.А. состоялся как руководитель полкового уровня, приобрел авторитет и уважение среди однополчан, и у командования авиации СФ. Его служебная деятельность многократно отмечалась благодарностями и почетными грамотами.

Уволившись в сентябре 1971 года в запас, Халит Адыевич переезжает с семьей в г. Подольск, Московской области, до 1993 года работает в управлении на одном из промышленных предприятий города. В 2010 году вместе со своей женой, Галиной Сергеевной отпраздновали 60 лет совместной жизни. Халит Адыевич и сегодня ведет активную работу по патриотическому воспитанию школьников и молодежи, участвует в работе городской общественной организации ветеранов войны и военной службы, ведет переписку со средней школой села Енапиево, в которой когда-то учился, поддерживает связь с воинскими частями, в которых когда-то служил.

За свою безупречную службу Мугатаров Халит Адыевич награжден орденом Красной Звезды (1956 г.), медалью "За боевые заслуги" (1953 г.), медалью "За победу над Германией" (2003 г.), медалью "Ветеран Вооруженных Сил СССР" (1977 г.), другими медалями.



2010 год. 60 лет совместной жизни.

Виктор Павлович ПОТАПОВ

Генерал-полковник авиации
Заслуженный военный летчик СССР

С 1966 года служил на Северном Флоте:
 > заместителем командира 392 ОДРАП
 > командиром 24 ОПЛАП
 > командиром 5-й морской ракетноносной
 Краснознаменной Киркинесской дивизии

С 1980 года – командующий ВВС Северного Флота

С 1988 по 1994 год – командующий авиации
 Военно-Морского флота СССР



Потапов Виктор Павлович родился 07.01.1934 г. в селе Муратовка Пензенской области в крестьянской семье. В конце 1934 г. семья переехала в г.Ташкент, и в 1941 г. он пошел учиться в первый класс Ташкентской средней школы. Школу Виктор окончил в 1951 году, в период учебы увлекался различными видами техники, занимался авиамоделизмом.

Семья жила вблизи авиационного завода им.Чкалова, и Виктору очень часто приходилось наблюдать полеты экспериментальных самолетов. Он много читал о подвигах летчиков в годы Великой Отечественной войны, а летчики-испытатели Чкалов, Громов, Коккинаки стали для него кумирами. Наверное, все это и послужило причиной выбора профессии – он решил стать летчиком.

С целью проверки своих способностей к освоению летной профессии в 1949 г. Потапов В.П. поступил в Ташкентский аэроклуб и уже 22 июня 1950 г. впервые вылетел самостоятельно на самолете По-2. Продолжая учиться в школе, на протяжении 1950–1951г.г. он летал в аэроклубе. Инструкторами у него были талантливые летчики – участники Великой Отечественной войны. По результатам двухлетней летной практики в аэроклубе Виктору Потапову было рекомендовано поступить на учебу в летное училище.



Аэроклуб, 1950 г. Разбор полетов с инструктором (Потапов В.П. – 2-й справа)



Аэроклуб, 22 июня 1950 г. Поздравления с первым вылетом от начальника аэроклуба подполковника Яковлева



Летное училище, 1953 г. Награждение фотографированием у знамени за отличные показатели УБПП



Летное училище, 3-й курс, 1953 г. Полеты на Ту-2 и Ил-28.



После выпуска из летного училища, 1953 год

В 1951 г. Потапов В.П. поступил в Военно-морское минно-торпедное авиационное училище им. Леваневского в г. Николаеве (Украина). Опыт полетов в аэроклубе был учтен и уже после первого курса он переводится на третий, выпускной, курс. За два года им было освоено три типа самолетов: Як-18, Ту-2 и реактивный торпедоносец Ил-28.

После окончания училища Потапову В.П. присваивается первое офицерское звание лейтенант, и он направляется в 40-й Краснознаменный Констанцкий минно-торпедный авиационный полк ВВС Черноморского флота, базирующийся на аэродроме Гвардейское в Крыму, на должность старшего летчика звена. Летает на самолетах Ил-28, учится у своих командиров, участников Великой Отечественной войны, мастерству торпедных атак, искусству боевого маневрирования и освое-

нию полетов в сложных метеорологических условиях днем и ночью. Став командиром звена, отряда, он старается так же учить этому и своих подчиненных. В 1955 году полк перебазировался на аэродром Октябрьское а в 1957 году перевооружается на самолеты-ракетоносцы Ту-16 – самую современную и сложную технику того периода. Потапов В.П. успешно осваивает самолет-ракетоносец.

В 1959 г. он направляется на учебу в Военно-морскую ордена Ленина академию в г. Ленинград. По окончании с золотой медалью академии в 1962 году он получает назначение в 124-й морской ракетноносный полк ВВС Черноморского флота,



40-й Краснознаменный Констанцкий полк, Ил-28



На параде, 124-й ракетноносный полк ВВС ЧФ. Потапов В.П. – зам.командира эскадрильи несёт знамя полка



Майор, после окончания ВМА им. Ворошилова. Ленинград, 1962 г.

базирующийся на аэродроме Гвардейское, командиром эскадрильи. В этот период Потапов В.П. выполняет полеты на полный радиус с дозаправками топливом в воздухе днем и ночью, пуски крылатых ракет по морским целям, готовит летчиков морской ракетноносной авиации к боевым действиям.

23 января 1966 года в авиации Северного флота произошла авиационная катастрофа, в которой погиб почти весь руководящий состав 392 ОДРАП и гарнизона Федотово (Вологодская область). При перелете на Военный Совет ВВС Северного флота при заходе на посадку в ночных сложных метеоусловиях на аэродроме Лахта (Архангельская область) потерпел катастрофу транспортный самолет Ан-8. На его борту находился руководящий состав 392 ОДРАП и других частей гарнизона Кипелово. Полк в это время находился в стадии формирования и освоения самолета Ту-95рц, оборудованного новейшим авиацион-

ным комплексом радиоэлектронной разведки, а гарнизон Кипелово был в стадии строительства. Необходимо было срочно укреплять полк новыми кадрами.

В феврале 1966 года подполковник Потапов В.П. назначается на должность заместителя командира 392-го отдельного дальнеразведывательного авиационного полка ВВС Северного флота, вооруженного самолетами Ту-95рц. В полку продолжается напряженная боевая учеба,



Полковник, командир 24-го ОПЛАП ДД, 1969 г.

успешно освоен еще один тип самолета. К концу 1966 года 392 ОДРАП вводится в боевой состав сил Северного Флота, регулярными становятся вылеты экипажей на боевую службу в удаленные районы Атлантики.

В январе 1967 года пара экипажей во главе с подполковником Потаповым В.П. выполнила полет на воздушную разведку авианосной ударной группы во главе с авианосцем США “Индепенденс” на предельном радиусе досягаемости. Продолжительность этого полета осталась

в полку рекордной — 18 часов 39 минут без дозаправки в воздухе.

В ноябре 1967 года Потапов В.П. возглавляет формируемый в гарнизоне Кипелово авиационный полк, вооружаемый новейшими самолетами Ил-38 с первым в Советском Союзе авиационным автоматизированным радиоэлектронным комплексом для решения задач поиска, слежения и, с получением команды, уничтожения атомных ракетных подводных лодок вероятного противника. Личный состав нового 24-го ОПЛАП успешно справляется с поставленными задачами, и уже в 1969г. завоевывает звание отличного полка ВВС Северного флота, а в 1970 году активно участвует в широкомасштабных учениях “Океан”.

В феврале 1971 г. Потапов В.П. вновь возвращается в ракетноносную авиацию — получает назначение командиром 5-ой морской ракетноносной Краснознаменной Киркинесской ди-



Зам.командующего ВВС СФ, ТАКР “Киев”, Средиземное море, 1977 г.



Командующий ВВС СФ

визии и убывает в г. Североморск к месту ее базирования. В 1972 г. дивизия признана лучшей в Военно-морском флоте по уровню боевой, огневой и тактической подготовки.

В октябре 1972 г. постановлением Совета министров СССР комдиву Потапову В.П. присваивается звание генерал-майора авиации. В 1974 г. он назначает-



Август 2006 года, 70-летие авиации КСФ

ся заместителем командующего ВВС Северного флота, а в 1975 г. указом Президиума Верховного совета СССР ему присваивается почетное звание “Заслуженный военный летчик СССР”.

В 1978 г. Виктор Павлович был направлен на учебу в Академию Генерального штаба, которую окончил с золотой медалью в 1980 году. После окончания Академии Генерального штаба он назначается командующим ВВС Северного флота.

В 1981 г. Потапову В.П. присваивается звание генерал-лейтенанта авиации, в 1985 г. — генерал-полковника авиации. Соединения и части ВВС Северного флота располагались на территориях трех областей — Вологодской, Архангельской и Мурманской. В Мурманской и Архангельской областях располагались полки ракетноносной, разведывательной и корабельной авиации, 24-й противолодочный авиационный полк на самолетах Ил-38, в Вологодской области — 392-й отдельный дальнеразведывательный авиационный полк на самолетах Ту-95рц, 76-й и 135-й противолодочные полки на самолетах Ту-142.

Авиация Северного флота решала задачи боевой службы, как с аэродромов основного базирования, так и с аэродромов Кубы, Анголы, Гвинеи, Сирии, Ливии. Под контролем находились корабельные группировки про-

тивника в Северной, Центральной и Южной Атлантике, акватории Северного Ледовитого океана, Средиземного моря и Индийского океана.

В 1986 г. Потапов В.П. назначается в Москву первым заместителем командующего авиацией Военно-морского флота, а в 1988 г. он становится командующим авиацией ВМФ СССР.

В 1994 году генерал-полковник Потапов Виктор Павлович увольняется из Вооруженных Сил в отставку по возрасту. После увольнения он трудился на предприятиях авиационной промышленности, работал в области создания новой авиационной техники. В настоящее время проживает в городе Москве.

Награжден: орденом Красной Звезды (1968г.), орденом Красного Знамени (1974г.), орденом Октябрьской Революции (1982 г.), орденом “За службу Родине в ВС СССР” III степени, 15-ю медалями.



Командующий авиацией ВМФ, Москва



Александр Сергеевич ФЕДOTOV

Подполковник авиации
Военный летчик 1-го класса

Первый командир 392 ОДРАП

История аэродрома Кипелово и самого авиационного гарнизона неразрывно связана с именем Александра Сергеевича Федотова, первого командира 392 ОДРАП и первого начальника гарнизона Кипелово.

Александр Сергеевич Федотов родился 26 октября 1926 года в селе Чеково Владимирской области. Впоследствии семья переехала в Москву, где он начал учиться в школе. С началом Великой Отечественной войны семья была эвакуирована на Урал и Александр Сергеевич окончил школу в г. Нижний Тагил.

В ноябре 1943 года, когда ему исполнилось только 17 лет, добровольцем пошел в военкомат с просьбой призвать на службу в армию. 20 ноября 1943 года он был призван в Вооруженные силы и

направлен для обучения в город Сарапул (Удмуртия), в 3-ю школу пилотов первоначального обучения ВВС ВМФ. В июне 1944 года для продолжения обучения А.С. Федотов был направлен в военно-морское авиационное училище им. Леваневского (г. Николаев). Успешно окончив его в декабре 1946 года, как один из лучших выпускников, лейтенант Федотов был оставлен служить в училище в качестве летчика-инструктора.

В декабре 1947 года он переводится из училища в 569 авиационный полк ВВС ЧФ на должность старшего летчика, летает на самолете Пе-2.

В феврале 1951 года А.С. Федотову присваивается очередное воинское звание – старший лейтенант.

В марте того же года он продолжил службу в 1676 минно-торпедном авиационном полку ВВС ЧФ, где служил на разных должностях до августа 1955 года (до июня 1951 года – старший летчик, 1951–1954 гг. – командир звена, 1954–1955 гг. – заместитель командира эскадрильи), летал на самолете Ил-28. В марте 1955 года 1676 мтап переименован в 943 мтап. В июле 1953 года А.С. Федотову присвоено очередное воинское звание – капитан.



3-я школа пилотов первоначального обучения, г. Сарапул, Удмуртия, 1943 год



Курсанты Военно-морского авиационного училища им. Леваневского, Николаев, 1944–46 годы. Справа – Федотов А.С.



В 1955–1958 гг. капитан А.С. Федотов прошел обучение на командном факультете Краснознаменной Военно-Воздушной Академии. Выпуск с отличием из Академии ознаменовался для А.С. Федотова присвоением очередного воинского звания – майор и направлением на должность командира эскадрильи 981 минно-торпедного авиационного полка ВВС ЧФ (Джанкой, Крым, Украина).



Друзья по небу



С женой Зоей Ильиничной



Старший лейтенант Федотов А.С., летчик 1676-го минно-торпедного авиационного полка ВВС ЧФ. 1952–53 годы

До июля 1962 года А.С. Федотов служил на должности командира эскадрильи последовательно в нескольких полках морской авиации Черноморского флота:

- > 1958–1959 гг. – 981 минно-торпедный авиационный полк (Джанкой, Крым, Украина), вооруженный самолетами Ил-28
- > 1959–1960 гг. – 819 гвардейский минно-торпедный авиационный полк (Веселое, Крым, Украина), вооруженный самолетами Ил-28
- > 1960–1962 гг. – 124 морской разведывательный авиационный полк (Гвардейское, Крым, Украина), вооруженный самолетами Ту-16.

В декабре 1961 года А.С. Федотову присвоено очередное воинское звание – подполковник. Тогда же присвоена классная квалификация “Военный лет-

чик 1-го класса”. В июле 1962 года подполковник Федотов был направлен на должность заместителя командира 943 отдельного морского ракетного авиационного полка ВВС ЧФ (Октябрьское, Крым, Украина), вооруженного самолетами-ракетоносцами Ту-16. Переучивание прошел в г. Николаеве, в 33 ЦБП ВВС ВМФ.

5 октября 1963 года приказом Главкомандующего ВМФ СССР подполковник А.С. Федотов назначен командиром 392 отдельного дальнеразведывательного авиационного полка, формируемого на Северном флоте. В г. Североморске в это время формируется первая эскадрилья нового полка.

Под руководством А.С. Федотова личный состав полка приступил к освоению совершенно нового авиационного комплекса. 5 ноября 1964 года первый самолет Ту-95рц поступает в полк, и уже к началу 1965 года два экипажа подготовлены к полетам в ПМУ.

Наряду с освоением новой авиационной техники под руководством подполковника Федотова решалась масштабная задача перебазирования 392 ОДРАП из Североморска на его постоянное место базирования – аэродром Кипелово. Командир полка становится начальником нового гарнизона. 31 августа 1965 года перебазирование полка на место постоянной дислокации было завершено. Строительство служебного и жилого городков только разворачивалось, были построены первые



Федотов А.С. руководит полетами 943 ОМРАП. Октябрьское, 1962 год.



Вологда, 1965 год

жилые дома, начался первый учебный год в построенной школе. Много сил и энергии А.С. Федотов вынужден был отдавать организации хозяйственной жизни и деятельности еще только строящегося гарнизона. Налаживались прочные контакты с местными органами власти, решен целый ряд бытовых проблем и вопросов.

Ускоренными темпами шла летная подготовка экипажей, к концу 1965 года в полку было уже 10 самолетов Ту-95рц и 12 подготовленных экипажей. Экипажи Гладкова И.Ф. и Никонова А.П. 6 декабря 1965 года впервые выполнили полет на боевую службу в Северо-Восточную Атлантику с выявлением авианосца США “Америка”.

Успешно начавшаяся боевая учеба полка была прервана в начале 1966 года тяжелым авиационным происшествием.

За два с небольшим года А.С. Федотов состоялся, как командир первого в СССР авиационного дальнеразведывательного полка, предназначенного решать задачи стратегического значения, заслужил искреннее уважение товарищей по службе. Под его руководством были заложены основы 392 ОДРАП, как боевой единицы ВВС Северного флота. А.С. Федотовым и его боевыми друзьями было положено начало лучших традиций авиационного гарнизона Федотово.

Похоронен А.С. Федотов на мемориальном кладбище поселка Федотово.

Валерий Александрович Федотов, сын Александра Сергеевича, пошел по стопам отца. После его гибели он поступил в Сасовское летное училище гражданской авиации, которое окончил в 1970 году. В 1978 году Валерий Александрович окончил Академию гражданской авиации.

Работал ведущим, затем главным пилотом-инспектором Ми-

нистерства гражданской авиации СССР. Пилот 1-го класса гражданской авиации.

С 1982 года, после окончания школы летчиков-испытателей в городе Жуковский, Валерий Александрович продолжил летную карьеру в качестве летчика-испытателя Министерства авиационной промышленности СССР. В мае 1986 года Валерий Александрович принимал учас-

тие в ликвидации последствий аварии на Чернобыльской АЭС. В 1992 году В.А. Федотову был присвоен 1-й класс летчика-испытателя.

За годы работы в гражданской авиации Валерий Александрович Федотов освоил 15 типов летательных аппаратов, общий его налет составляет более 7000 часов. Валерий Александрович живет в Москве.





**Юрий Викентьевич
ХАЯРОВ**

Подполковник авиации
Военный летчик 1-го класса

Заместитель командира 392 ОДРАП

Хаяров Юрий Викентьевич, родился 14 декабря 1925 года в селе Бобровка, Кинельского района, Куйбышевской области в рабочей семье. В 1942 году окончил 8 классов средней школы, выучился на токаря, работал по специальности.

20 октября 1943 года вступил на службу в РККА и был направлен для обучения в 1-ю школу летчиков первоначального обучения ВВС ВМФ в г. Куйбышев.

В июне 1944 года Юрий переводится в 3-ю школу летчиков авиации ВМФ, которая в то время базировалась в селе Борское, Куйбышевской области.

Осенью 1944 года, для продолжения обучения он направляется в 4-е Военно-Морское Авиационное училище ВВС ВМФ, готовившее летчиков для минно-торпедной авиации на самолетах Ту-2 и Ил-4. С апреля 1944 года училище находилось в г. Гудаута, а летом 1945 года перебазировалось в Крым, в г. Феодосию.

В декабре 1946 года Хаяров Ю.В. окончил училище по курсу летчиков на самолете Ил-4, ему присваивается первое офицерское звание лейтенант и приказом ГК ВМС он направляется в распоряжение командира 19 МТАД АГК ВМС, минно-торпедной авиационной дивизии, которая находилась в подчинении непосредственно главкомата ВМС.

С февраля 1947 года он начинает свою летную деятельность в 3-й авиационной эскадрилье 67 МТАП 19 МТАД, который находился в то время в



Октябрь 1946 года. Крым.



1955 год

Северном Казахстане на аэродроме Тайнча. В том же году 67-й полк расформируется, и Юрий Хаяров назначается старшим летчиком во вновь сформированную 4-ю эскадрилью 68 МТАП 19-й МТАД. Дивизия передается в состав ВВС Балтийского флота и перебазируется на аэродром Гора-Валдай в Ленинградской области. На вооружении дивизии стоят новые на то время торпедоносцы Ту-2.

В апреле 1950 года ему присваивается воинское звание старший лейтенант. Летная работа идет успешно, и в декабре 1951 года ему присваивается звание “Военный летчик второго класса”.

В январе 1954 года он осваивает самолет-торпедоносец Ил-28, на который перевооружается дивизия, и назначается старшим летчиком в 66 МТАП ВВС 8 ВМФ, а в конце ноября – командиром звена в соседний, 68 МТАП.

В апреле 1955 года ему присваивается воинское звание капитан. В мае 1955 года он переводится на должность командира корабля в Быхов, сначала в 240-й тяжелый бомбардировочный авиационный полк авиации Балтийского флота, затем в 170-й гвардейский тяжелый бомбардировочный авиационный полк, переучивается на самолет Ту-16. В декабре 1956 года он становится командиром отряда 170 ТБАП. В июне 1958 года ему присваивается воинское звание майор.

С декабря 1959 года полк, в котором служит Хаяров Ю.В., одним из первых на флоте начинает осваивать авиационные ракетные комплексы. В

мае 1961 года Хаярову Ю.В. присвоено звание “Военный летчик первого класса”, и в декабре этого же года он назначается на должность заместителя командира эскадрильи своего полка, получившего новое наименование – 170-й гвардей-



170 гв. МРАП, 1962 год



В школе летчиков первоначального обучения, 1943–44 годы



Март 1945 года, г. Гудаута



1947 год, 3-я авиационная эскадрилья 67 МТАП 19 МТАД



2 ноября 1966 года. Аэродром Кипелово. Первый в истории полка знаменосец.

ский морской ракетноносный авиационный полк.

В январе 1963 года он направляется на курсы слушателей 33-го учебного центра авиации ВМФ в город Николаев. Окончив их по профилю командиров авиационных эскадрилий, Хаяров Ю.В. в сентябре 1963 года назначается на должность заместителя командира эскадрильи 392 отдельного дальне-разведывательного авиационного полка авиации СФ, начавшего свое формирование на Северном флоте, в г. Североморск.

В короткие сроки осваивается новая сложная авиационная техника – самолет Ту-95рц, и в январе 1964 года он назначается командиром эскадрильи 392 ОДРАП. В мае 1964 года ему присваивается воинское звание подполковник.

В 1965 году Хаяров Ю.В. – первый, получивший в руки боевое знамя 392 ОДРАП, в 1971 году он с ним попрощается...

В ноябре 1967 года Юрий Викентьевич назначается заместителем командира 392 ОДРАП по летной подготовке, а с февраля

1970 года назначается заместителем командира 392 ОДРАП.

В числе первых экипаж Хаярова Ю.В. осваивает полеты на боевую службу в Атлантику, полеты на дозаправку топливом в воздухе, участвует в полетах по программе “Эллипс”, одним из первых осваивает полеты на Кубу. Юрий Викентьевич становится инструктором по всем видам летной подготовки и учит летать других. Он пользуется популярностью среди летчиков и техников полка за свои высокие летные качества, прямой и твердый характер, отзывчивость и добродушие.

В декабре 1971 года, выслужив более 27 календарных лет, Хаяров Ю.В. уволен в запас по выслуге установленных сроков действительной военной службы. Награжден медалью “За боевые заслуги”, другими медалями.

После увольнения он жил в городе Киеве, долгое время работал в НИИ “Квант”, где занимался разработкой, испытанием и внедрением навигационных приборов как для самолетов, так и для подводных лодок и надводных кораблей. Постоянно работал в авиагарнизонах, базах подводных лодок и надводных кораблей, часто бывал на Северном флоте и других флотах, участвовал в испытаниях оборудования на авианесущих кораблях.

Юрий Викентьевич поддерживал связь с гарнизоном Федотово и однополчанами, приезжал на юбилейные встречи в поселок Федотово и в город Остров. Однополчане и сегодня помнят его, как одного из основателей 392 ОДРАП.

Умер Хаяров Юрий Викентьевич 17 августа 1995 года, похоронен в городе Киеве.



Хаяров Ю.В.



Прощание со знаменем

ВЗГЛЯД СО СТОРОНЫ

Стратегический бомбардировщик Ту-95 впервые был продемонстрирован на воздушном параде в 1965 году. Самолет Ту-95рц, спроектированный на его базе и поднявшийся впервые в небо в 1962 году, широкой публике никто никогда не показывал. Долгое время упоминания о самолете Ту-95рц и фотографии этого самолета появлялись только в западной прессе, и то их часто путали с Ту-95 бомбардировщиками или носителями ракет, хотя различий для опытного глаза было более чем достаточно. То, что появлялись в основном фотографии именно Ту-95рц, было объяснимо — экипажи самолетов-разведчиков практически всегда выходили на визуальный контакт с кораблями вероятного противника и почти всегда перехватывались истребителями, а фотографии были подтверждением этих перехватов.

Но все это было в западной прессе, а в наших газетах и журналах, когда выходила статья о 392 ОДРАП и о тех, кто в нем служил, то как правило, в ней говорилось общими фразами о сложной и новой авиатехнике, о далекой Атлантике, без упоминания названия полка, и печатались фотографии, не имевшие никакого отношения к полку и самолету Ту-95рц. В крайнем случае, на фото был виден небольшой кусок фюзеляжа, который с успехом мог относиться к любому самолету, или кусок трапа, стремянки.... О фотографиях в кабине самолета просто не имело смысла и говорить.... Тогда все это было понятно и естественно, информация о самолете-разведчике не должна была попасть в открытую печать. Надо отметить, что долгое время так оно и было...

Первое, что мне попало на глаза из опубликованного о моем самолете — это появившаяся в печати в 1986 году небольшая повесть Айвена Сиразитдинова “Дальний полет”. Художественное произведение было о летчиках из братского полка с Тихоокеанского флота, все в повести было близко и знакомо, хотя, о каком полку и каком самолете шла речь, мог догадаться только человек посвященный.

Первые профессиональные и серьезные публикации о модификациях самолета Ту-95, обо всей серии, получившей в НАТО символическое название “Bear” — “Медведь” впервые появились в начале 90-х годов в популярных отечественных журналах “Авиация и космонавтика” и “Крылья Родины”. Позднее был еще целый ряд публикаций в журналах об истории создания и судьбе самолетов из этой серии. К тому времени самолетов Ту-95рц уже не осталось в живых ни одного, слепое исполнение приказа об уничтожении последних его экземпляров оставило об этом прекрасном самолете только воспоминания....

В конце 90-х, в начале 2000-х годов начали издаваться на русском и иностранных языках книги посвященных истории создания самолетов ОКБ А.Н. Туполева, в том числе и семейства самолетов Ту-95.

С появлением и развитием сети Интернет оказалось, что интерес у его пользователей к авиационной тематике и конкретно, к самолету Ту-95рц нисколько не угас, а даже наоборот повысился. Появилось достаточно много новых интересных фотографий этого самолета, сделанных в самых разных уголках мира, появилось много как достоверных так и откровенно выдуманных историй, связанных с ним. Его стали путать с противоположным самолетом Ту-142, летающим и по сей день.

Почта небольшого островного государства Мальдивы (располагается в экваториальных водах Индийского океана) в 1996 году выпустила серию почтовых марок, посвященную авиации, вернее, самолетам — “долгожителям”. Одна из марок посвящена самолету Ту-95, и имеет надпись “36 years (1954–1990)”. На марке выполнено довольно качественное изображение именно самолета Ту-95рц. Несоответствие рисунка надписи (самолет Ту-95рц впервые поднялся в воздух в 1962 году в отличие от своего предшественника бомбардировщика Ту-95, взлетевшего впервые в 1952 году) можно объяснить большим семейством модификаций самолета Ту-95, в которых непрофессиона-



Кадры из кинофильма “Случай в квадрате 36-80”



лу трудно разобраться. Тем не менее, изображение самолета Ту-95рц на почтовой марке далекого государства Мальдивы говорит об интересе именно к нашему самолету.

В 90-х годах мне подарили небольшую, 5x7 см., безмянную наклейку итальянской компании PANINI из коллекции под названием “Боевые самолеты” с фотографией Ту-95рц. Она у меня хранится до сих пор. А совсем недавно один из моих друзей случайно наткнулся на сайт, на котором молодой, несомненно, талантливый финский ху-

дожник выставил свою работу, скорее всего навеянную именно этой фотографией. В комментариях к своей работе он попросил любого, кто знает этот самолет, рассказать о нем. И хотя эта книга в большей степени не о легендарном самолете, а о тех, кто сделал его таковым, надеюсь, что она ответила на вопросы многих из тех, кто искренне интересуется и самолетом Ту-95рц, и людьми, которые просто и буднично без лишнего пафоса делали свою работу – летали на нем.



“Ту-95рц” Петри Люхто (Petri Liuheto), Хельсинки, Финляндия. Публикуется с разрешения автора.

ОСНОВНЫЕ СОКРАЩЕНИЯ И ТЕРМИНЫ, ИСПОЛЬЗУЕМЫЕ В КНИГЕ

АВ	авиационное вооружение	МТАД	минно-торпедная авиационная дивизия
АМГ	авианосная многоцелевая группа	ОАП РЭБ	отдельный авиационный полк РЭБ
АО	авиационное оборудование	ОВМС НАТО	объединенные Военно-морские силы НАТО
АП	авиационный полк	ОДРАП	отдельный дальнеразведывательный авиационный полк
АПЛ	атомная подводная лодка	ОМИС	отдел морской инженерной службы
АС	аэродром сухопутный	ОМРАП	отдельный морской ракетноносный авиационный полк
АТБ	авиационно-техническая база	ОПЛАП ДД	отдельный противолодочный авиационный полк дадьнего действия
АУГ	авианосная ударная группа	ПДС	парашютно-десантная служба
АЭ	авиационная эскадрилья	ПВО	противовоздушная оборона
БПК	большой противолодочный корабль	ПКО	приборное и кислородное оборудование
“Большая коробочка”	схема полёта летательного аппарата в районе аэродрома по замкнутому прямоугольному маршруту при заходе на посадку, уходе от аэродрома или в ожидании посадки.	ПЛ	подводная лодка
ВМФ	военно-морской флот	ПМТО	пункт материально-технического обеспечения
ВМС	военно-морские силы	РЛС	радиолокационная станция
ВМАТУ	военно-морское авиационно-техническое училище	ТВД	театр военных действий
ВМАУ	военно-морское авиационное училище	РО	радиооборудование
ВМПШЛ	военно-морская подготовительная школа летчиков	РР	радиоразведка
ВОТП	воздушно-огневая и тактическая подготовка	РСНО	радиосвязное и навигационное оборудование
ВПП	взлетно-посадочная полоса	РТР	радиотехническая разведка
ВР	воздушная разведка	РТС	радиотехнические средства
Выявление цели	визуальный контакт с целью	РУД	рычаги управления двигателями
ГВФ	гражданский воздушный флот	РЭБ	радиоэлектронная борьба
ГМТАП	гвардейский минно-торпедный авиационный полк	СА	спускаемый аппарат
ГМРАП	гвардейский морской ракетноносный авиационный полк	СВА	“Союз ветеранов Анголы”, региональная общественная организация участников оказания интернациональной помощи республике Ангола
ГОРАП	гвардейский отдельный разведывательный авиационный полк	СВА и ЦА	северо-восточная и центральная Атлантика
ГШ ВМФ	главный штаб военно-морского флота	СД	самолет и двигатель
ГЭУ	главная энергетическая установка	СДО и ЦУ	система дальнего обнаружения и целеуказания
ДС	дежурные силы	СУ	силовая установка
ИПМ	исходный пункт маршрута	ТАКР	тяжелый авианесущий крейсер
ИШР	инженерно-штурманский расчет (полета)	ТБАП	тяжелобомбардировочный авиационный полк
КА	космический аппарат	ТЭЧ	техничко-эксплуатационная часть
КПП	контрольно-пропускной пункт	ЭО	электрооборудование
КДП	командно-диспетчерский пункт	У-1А	радиолокационная система “Успех”
КП	командный пункт	ФО	фотооборудование
КСФ	Краснознаменный Северный флот	ЦБП и ПЛС	центр боевого применения и переучивания летного состава
КТФ	Краснознаменный Тихоокеанский флот	ЦКП ВМФ	центральный командный пункт ВМФ
ЛТУ	летно-тактические учения	ЦУ	целеуказание
МО СССР	министерство (министр) обороны СССР	ЭА	электронная автоматика
МРА	морская ракетноносная авиация	“Эллипс”	название программы поиска спускаемых с орбиты космических аппаратов
МРСЦ-1	морская радиолокационная система целеуказания	0,75R	0,75 радиуса действия самолета
МСРП-12	магнитная система режимов полета, измерительная система, предназначенная для регистрации на магнитной ленте параметров полета самолета и сохранения записанной информации в случае аварии.		

Автор выражает искреннюю благодарность Союзу ветеранов Анголы – региональной общественной организации участников оказания интернациональной помощи Республике Ангола, ее руководству в лице председателя Совета Союза Сагачко В.А и члена Совета, пресс секретаря Союза Коломнина С.А., оказавшим финансовую и информационную помощь в издании книги.

Ветеранов 392 ОДРАП, выполнявших свой служебный и интернациональный долг в Анголе, и Союз ветеранов Анголы давно связывают искренние, дружеские отношения. 18 февраля 2012 года в актовом зале администрации Вологодского муниципального района в г. Вологда проходило торжественное мероприятие “Встреча поколений”, посвященное Дню защитника Отечества. По окончании мероприятия члены Союза ветеранов Анголы, проживающие на территории области, провели собрание, на котором приняли решение о создании представительства Союза в Вологодской области без образования юридического лица. В настоящее время отделения представительства активно работают в Вологде, Череповце и в поселке Федотово.



Контакты Представительства Союза ветеранов Анголы в Вологодской области:

► в Вологде:

- Бурмистров Павел Павлович pavel.49511@mail.ru +7 951 743 34 91
- Бульбенков Георгий Георгиевич vskovanova@yandex.ru +7 911 447 67 01

► в Череповце:

- Кононов Сергей Павлович spkon@mail.ru +7 911 507 78 36
- Калинин Евгений Вячеславович ekalinin.cher@mail.ru +7 921 138 69 94

► в Федотово:

- Паньков Николай Леонтьевич katya.pankova.54@mail.ru +7 911 528 87 27

В марте 2010 года на просторах Интернета появился новый сайт – “Авиабаза Кипелово” www.vologda18.ru. Сайт создан для сбора и обобщения информации об истории авиационных полков и частей обеспечения морской авиации, базировавшихся в разное время на аэродроме Кипелово. Большое внимание на сайте уделяется истории поселка Федотово, получившего свое название по имени первого командира 392 ОДРАП Федотова Александра Сергеевича, погибшего с боевыми товарищами в авиационной катастрофе. Страницы сайта открыты не только для тех, кто когда-то служил в гарнизоне Кипелово – Федотово, их детей, родных и близких, но и для всех, кто влюблен в морскую авиацию, интересуется ее историей, ее прошлым, настоящим и будущим.

Редакция сайта всегда открыта для общения. С благодарностью принимаются пожелания, предложения, фотографии, рассказы и воспоминания о людях и событиях, все то, чем пользователи считают возможным поделиться со своими земляками и сослуживцами.

Автор признателен Дмитрию Ермолину, и всем, кто на страницах “Авиабазы Кипелово” поддержал его в работе над книгой.



Редакция сайта “Авиабаза Кипелово”:

- Ермолин Дмитрий Геннадьевич info@vologda18.ru +7 903 105 82 55
- Третьяков Иван Олегович (графика) i.tretyakov@ua.fm +38 067 246 40 22
- Калинин Евгений Вячеславович ekalinin.cher@mail.ru +7 921 138 69 94
- Сергеев Константин Владимирович serkov-49@mail.ru +7 921 120 75 58

Юбилейное иллюстрированное историко-публицистическое издание

Евгений Вячеславович **Калинин**

**ОТДЕЛЬНЫЙ ДАЛЬНЕРАЗВЕДЫВАТЕЛЬНЫЙ.
ИЗ ИСТОРИИ 392 ОДРАП АВИАЦИИ КРАСНОЗНАМЕННОГО СЕВЕРНОГО ФЛОТА.**

Военный консультант
Виктор Потапов

Корректурa
Евгений Калинин

Дизайн, верстка
Дмитрий Афанасьев

Подписано в печать 17.05.13. Формат 60 x 90/8
Бумага мелованная полуматовая. Гарнитура “Newton”. Печать *î õñàðí àÿ*
Усл. печ. л. 54. Тираж 1000 экз. Заказ № 8980

Калинин Евгений Вячеславович. 162626, Вологодская область, г. Череповец
+7 921 138 69 94
ekalinin.cher@mail.ru

Отпечатано с электронных носителей автора.
ОАО “Тверской полиграфический комбинат”. 170024, г. Тверь, пр-т Ленина 5.
Телефон: (4822) 44-52-03, 44-50-34; телефон/факс: (4822) 44-42-15

Домашняя страница в Интернет (Home page) – www.tverpk.ru
Электронная почта (E-mail) – sales@tverpk.ru



