

169-й отдельный гвардейский смешанный авиационный Рославльский полк

В этом году легендарному 169 отдельному гвардейскому смешанному авиационному Рославльскому полку исполнилось 80 лет. Его родословная началась с далёкого 1928 года в Воронеже и закончилась в 1989 году в Камрани (СРВ). Полк много раз переименовывался и менял места дислокации. Но всё по порядку.

По окончании Гражданской войны большевики, взялись за восстановление дальнебомбардировочной авиации. Одновременно с закупкой самолетов за границей, лидеры Советской России нацелили советских авиаинженеров на создание собственного дальнего бомбардировщика, разработка которого началась в ноябре 1924 года. И уже осенью следующего года первый в мире цельнометаллический двухмоторный



ТБ-1 в полете

бомбардировщик ТБ-1, имевший заводскую маркировку «АНТ-4», впервые поднялся в подмосковное небо. Летом 1928 года бомбардировщик ТБ-1 был официально принят на вооружение, причем уже стартовый заказ составлял несколько сотен машин. При этом самолеты ТБ-1 планировалось применять как в качестве дневных и ночных бомбардировщиков, так и дальних разведчиков и военно-транспортных самолетов.

Однако из-за технических проблем серийное производство началось только летом следующего года.

Одновременно с тем строился крупный даже по нынешним меркам Воронежский авиационный узел, состоявший из двух больших («А» и «Б») и малого («Пятачок») военных аэродромов. Помимо этого под Воронежем были размещены полигон для бомбометания и стрельб, запасные площадки и летное поле ОСОАВИАХИМа. Несколько позже к Воронежскому авиаузлу добавился аэродром завода № 18, оборудованный бетонной взлетно-посадочной полосой.

Авиационные воинские части и подразделения, которые, относясь к Московскому Военному округу, к 1928 году базировались на аэродромах Воронежа: 51-я, 53-я и 59-я тяжелобомбардировочные эскадрильи, 35-я разведывательная эскадрилья, 54-я штурмовая эскадрилья, 28-й авиаотряд, 29-й отдельный авиаотряд, 98-ой авиаотряд, 30-й авиапарк, 40-й авиапарк.



Военный аэродром в 1930-е годы

Осенью 1929 года, перейдя на новый уровень организации подразделений, командование ВВС РККА приступило в Воронеже к формированию, на основе 51-й, 53-й и 59-й эскадрилий, первой авиабригады нового типа с присвоением ей номера 11 и имени Промкооперации, первым командиром которой стал бывший капитан царской армии, а затем начальник 41-й стрелковой дивизии РККА Александр

Маркович Осадчий. Выбор места базирования 11-ой авиабригады был не случаен: бомбардировщик ТБ-1 планировали производить на местном авиазаводе.

В марте 1930 года председатель ВЦИК М.И.Калинин торжественно передал военным летчикам Воронежской 11-ой авиабригады имени Промкооперации первые советские тяжёлые бомбардировщики ТБ-1, которые первыми приняли участие в первомайском параде в Москве, 1 мая 1930 года пролетев над Красной площадью в парадном строю.

Созданная первой в СССР, 11-я авиабригада стала школой практического обучения и совершенствования мастерства летного и технического состава. В начале тридцатых годов в ней проходил службу один из первых Героев Советского Союза, командир эскадрильи бомбардировщиков в войсках республиканской Испании, а впоследствии командующий Первой авиационной армией Особого назначения генерал В.С. Хользунов. В те же самые годы в бригаде начинали свой боевой путь будущий командир 8-го авиационного корпуса дальнего действия, генерал-лейтенант авиации Н.Н. Буянский и будущий командир 18-ой гвардейской бомбардировочной авиационной Орловско-Будапештской дивизии, генерал-лейтенант авиации, Герой Советского Союза В.Г. Тихонов.



*Выброска первого воздушного десанта
2 августа 1930 года*

С историей воронежской 11-ой авиабригады имени Промкооперации связан первый в СССР групповой прыжок с парашютами и высадка с парашютами первого в нашей стране военно-воздушного десанта. Чему, к сожалению, предшествовали трагические события. В июле 1930 года в районе Саратова разбился совершенно новый самолёт ТБ-1, на борту которого вместе с экипажем находились комбриг А.М. Осадчий, командир авиаотряда С.М. Сивоглазов и командир эскадрильи П. В. Столяров. Все они имели с собой парашюты, но не воспользовались

ими. У военных лётчиков начали рождаться мысли о роковой неизбежности катастроф.

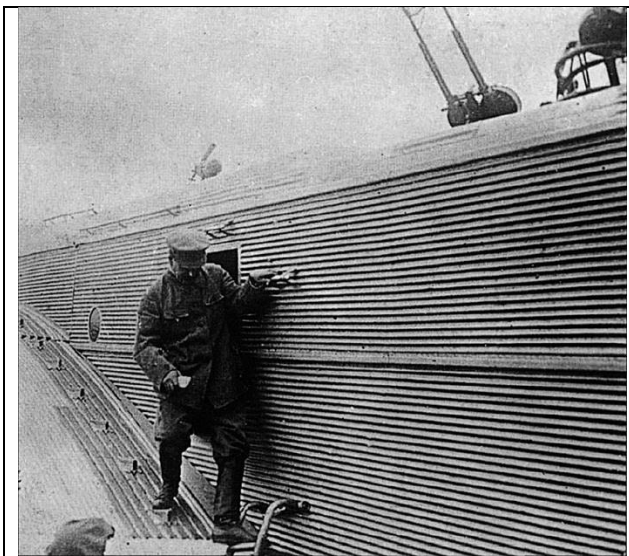
С целью демонстрации высокой надежности парашютов решили провести в Воронеже на базе 53-й эскадрильи 11-й авиабригады первый учебно-тренировочный сбор по прыжкам с парашютом. 26 июля 1930 года участники сборов Военно-воздушных сил Московского военного округа собрались на аэродроме под Воронежем. Парашютисту-инструктору комбригу Л.Г. Минову предстояло выполнить показательный прыжок. Прыжок удался. **26 июля 1930 года.** - именно этот день отмечается как **День парашютиста.**

В ходе тех сборов летчиками 11-й авиабригады с 26 по 29 июля было выполнено 59 учебно-тренировочных прыжков с парашютом.

2 августа 1930 года 12 добровольцев во главе с парашютистом-инструктором Л.Г. Миновым впервые в истории страны с помощью парашютов произвели групповое десантирование с оружием. И этот исторический день отныне празднуется как **День воздушно-десантных войск России.**

Уже в апреле этого года, как только был сдан в эксплуатацию первый производственный корпус, на заводе началось производство первых деталей для нового тяжелого бомбардировщика ТБ-3 конструктора Туполева, известного по заводской маркировке как АНТ-6.

В майском авиапараде 1932 года приняла участие первая десятка четырехмоторных гигантов ТБ-3 (АНТ-6), которые спешно собрали на московском заводе в Филях специально для представления на Красной площади, дабы удивить военных атташе и иностранных журналистов. И цель была достигнута: «Пятьсот русских бомбовозов могут раздавить Европу, как тухлое яйцо...» — нагоняя на европейцев ужас, заявил на



*Сталин лично осматривает
бомбардировщик ТБ-3*



*Бомбардировщики ТБ-3 на авиaparade
в Москве*



ТБ-3 (АНТ-6) на стоянке

страницах французской «Пти Паризьен» один из очевидцев того исторического авиaparada.

К осени того же года первые 6 самолетов-гигантов ТБ-3 поступили на вооружение воронежской 11-ой авиабригады.

Воронежская 11-я тяжелобомбардировочная авиационная бригада вошла в состав Второй Воздушной армии Особого назначения, которой в разное время командовали прославленные герои боев в Республиканской Испании — Герой Советского Союза и будущий командующий ВВС 7-й армии, генерал-лейтенант авиации И.И. Проскуров и дважды Герой Советского Союза и будущий командующий ВВС Закавказского военного округа, генерал-лейтенант авиации С.П. Денисов.

С начала 1930-х гг. в Забайкалье началась реконструкция старых и строительство новых аэродромов. Так появился аэродром Нерчинск. Статус основного аэродром получил не сразу. После событий на Китайско-Восточной железной дороге (КВЖД) было принято решение об усилении авиационной группировки Забайкалья двумя тяжелобомбардировочными бригадами. Одна из них разместилась на аэродроме Нерчинск.

Летом 1932 года на аэродром Нерчинск из Воронежа перебазировалась **29-я авиационная бригада тяжелых бомбардировщиков ТБ-3**. Основой для -29-ой авиабригады стала **11-я тяжелая бомбардировочная авиационная бригада** (11-я тбаб), передислоцированная целиком из Воронежа на новое место в Нерчинск (1933-07.1934 комдив Карклин И.И.). А в Воронеже вместо нее в 1934 г.

сформировали новую бригаду с прежним номером. Личный состав бригады размещался в Нерчинске. Вскоре было принято решение о строительстве второго аэродрома для бригады — в 60 км от Нерчинска, в степи, недалеко от железнодорожной станции Укурей, поэтому аэродром и военный городок получили свое название по наименованию этой станции. В Нерчинске остался штаб бригады, четыре авиационные эскадрильи и часть авиационного парка.

В 1938 году на аэродроме Укурей сформирован **4-й тяжелобомбардировочный авиационный полк на самолётах ТБ-3**. В мае — сентябре 1939 года полк участвовал в боях на реке Халхин-Гол. Выполнял 500 боевых вылетов на бомбардировку и 200 — на транспортировку военных грузов.

В связи с реформированием ВВС на основании Постановления СНК № 1344-524сс от 25 июля 1940 года на аэродромах Нерчинск и Укурей 12 октября 1940 года сформирована **30-я смешанная авиационная дивизия**. Согласно постановлению была утверждена новая организационная структура ВВС РККА: авиационная дивизия формировалась в составе управления дивизии и 4—5 авиационных полков; авиационный полк формировался в составе 4—5 авиационных эскадрилий; авиационная эскадрилья формировалась в составе 4—5 авиазвеньев; авиационное звено формировалось в составе 3 самолётов. В состав дивизии вошли 4-й дальнебомбардировочный, 51-й истребительный и 15-й штурмовой авиационные полки.



Самолет ДБ-3а

С началом Великой Отечественной войны полки дивизии были перебазированы на Западный фронт. 5 июля 1941 года с аэродрома Укурей 4-й дальнебомбардировочный авиационный полк в составе 73-х самолетов ДБ-3А вылетел на фронт. С 7 августа 1941 года полк вошел в состав **42-й дальнебомбаровочной авиационной дивизии**, прибыв на фронт аэродром. С 8 августа полк включился в боевую работу.

Участие в операциях и битвах:

Смоленское сражение – с 27 июля 1941 года по 7 августа 1941 года.

Поддержка контрударов Западного Фронта – с 27 июля 1941 года по 28 июля 1941 года.

Воздушная операция – 30 августа 1941 года.

Удары по танкам в районе Глухов – Севск – 2 октября 1941 года.

Воздушная операция – 8 декабря 1941 года.

Удары по Вене, Бериславу, Каховке, Кременчугу, Полтаве, Гадяг, Ворожбе, Конотопу, Новгород-Северскому, Шостке, Погару и другим объектам.



Самолёт Ил-4

За пять месяцев боевых действий полк потерял около 60% личного состава и практически все самолеты (в полку осталось всего три ДБ-3А). Вскоре в качестве пополнения получили некоторое количество бомбардировщиков Ил-4. В начале сентября 1941 г. на одну неделю вылетали в Крым - осваивать торпедометание.

Приказом Наркома обороны СССР N 137 от 26.03.43 г. 4-й дальнебомбардировочный

авиационный полк преобразован в **6 гвардейский ап дд**.

Государственный Комитет Обороны от 30 апреля 1943 г. за № ГОКО-3275сс принял Постановление о формировании авиакорпусов в составе Авиации дальнего действия при Ставке Верховного Главнокомандования. В мае 1943 г. на основании Постановления и директивы НШ Авиации Дальнего Действия №701833 от 13.05.1943 г. в г. Монино на базе управления 1-й ад дд была сформирована 6-я гв. авиационная дивизия дальнего действия. На основании этой же директивы, входивший в состав дивизии **6-й гв. ап дд**, был обращен на формирование **17-го гвардейского авиационного полка дальнего действия**, вооруженного самолетами Ил-4. Новый полк формировался сразу, как гвардейская часть. Первым командиром его стал майор А.Е.Матросов (**Вот с этого и**

начинается собственная история 169 гв. осап). Оба полка (6-й гв. ап дд и 17-й гв. ап дд) вошли в состав **6-й гв. ад дд (с декабря 1944 г. 16-я гв. бад) 1-го гв. авиационного корпуса дд.**

Едва завершив формирование **27 мая 1943 г. полк совершил свой первый боевой вылет** на бомбардировку железнодорожного узла Могилев.

В начале июля 1943 г. полк в составе 6-й гв. ад дд начал действовать в интересах войск фронтов, расположенных на северном и южном фасах Курской дуги. Под Курском полк совершил 263 боевых вылета, сбросив при этом на противника 383 тонны бомб.

С 5 сентября по 14 декабря 1943 г. 17-й гв. ап дд базировался на аэр. Адуево (район Наро-Фоминска). За короткий срок он совершил 189 боевых вылетов на бомбардировку коммуникаций, железнодорожных узлов, аэродромов, скоплений живой силы и техники противника в районе городов: Мга, Синявино, Полоцк, Витебск, Могилев, Минск, Молодечно, Гомель, Брянск, Киев, Фастов, Рославль и др.

Наиболее интенсивную работу в этот период (90 боевых вылетов) полк вел в интересах содействия войскам Ленинградского фронта, обороне города Ленинград.

Приказом ВГК от 25.09.1943 г. за участие в Смоленской операции «в ознаменование одержанной победы в боях за освобождение г. Рославль» за мужество и героизм, проявленные личным составом полка в боях **17-му ап дд было присвоено почетное наименование «Рославльский».**

С 14.12.1943 г. по 27.05.1944 г. 17-й гв. ап дд вел боевые действия, базирясь на аэр. Макарово (Клин). В январе 1944 г. полк принял участие в операции Ленинградского, Волховского фронтов и Балтийского флота по прорыву блокады Ленинграда. В феврале 1944 г. самолеты 17-го гв. ап дд в составе 6-й гв. ад дд 1-го гв. ак дд производили бомбардировки столицы Финляндии г. Хельсинки.

Бомбардировки столицы Финляндии, союзника Третьего рейха, осуществлялись в годы Второй мировой войны 39 раз, и начались в 1941 году. Некоторые бомбардировочные рейды на Хельсинки осуществлялись Военно-воздушными силами либо авиационной группой Балтийского флота. Три массированные бомбардировки советская авиация провела в феврале 1944 года.

В конце января 1944 года государственный советник Юхо Кусти Паасикиви выехал в Стокгольм для неофициальных переговоров с советской стороной. Финское правительство вновь поставило вопрос о границах 1939 года. Чрезвычайный и полномочный посол СССР в Швеции в 1930-45 гг. Александра Михайловна Коллонтай сообщила, что отправным пунктом для начала переговоров может быть только советско-финская граница 1940 года. Аргументы советской дипломатии успеха не имели. Более значимыми оказались доводы советской авиации дальнего действия. В ночь с 6 на 7 февраля 1944 года советские ВВС нанесли удар по финской столице. В операции участвовало 728 советских бомбардировщиков, они сбросили 910 тонн бомб на город (среди них были и четыре бомбы ФАБ-1000, шесть ФАБ-2000 и две ФАБ-5000 – фугасные авиабомбы весом в 1000, 2000, 5000 кг). В Хельсинки возникло более 30 крупных пожаров. Горели различные военные объекты, газохранилище, электромеханический завод «Стрельберг», три судна и многое другое. Всего было уничтожено или серьезно повреждено 434 здания. Целями были совершенно конкретные военные и административно-политические объекты – порт, верфь, железнодорожные узлы, промышленные предприятия в предместьях города. «От массированного удара собственно по городу воздержаться», – было предписано командующим авиации дальнего действия Головановым. Потери гражданского населения были незначительными: 83 убитых и 322 раненых. 17 февраля по Хельсинки был нанесён второй мощный авиаудар. Он был не столь сильным, как первый. Советские ВВС сбросили на город 440 тонн бомб. В этот налёт жертв было существенно меньше, чем в первый: 25 человек погибли и 29 было ранено. Было разрушено 27 зданий и повреждено 53. Пятнадцать пожаров, из них пять больших. Пожары в восточной части города и на железнодорожной станции. В ночь с 26

на 27 февраля 1944 года состоялся ещё один мощный налёт на финскую столицу: в нём участвовало 880 самолетов, было сброшено 1067 тонн бомб (в том числе двадцать ФАБ-2000). Финская система ПВО не могла справиться с такой силой и действовала малоэффективно. Не смогли помочь и переброшенные из Германии асы - эскадрилья Me-109G. Погибло 21 человек, ранено 35, уничтожено 59 зданий и 135 пострадало. Эшелоны и склады на железнодорожной станции, газовый завод, электростанция, объекты ПВО и аэродром, целые кварталы оказались в огне. Потоплены два катера, повреждены несколько транспортных судов. Большие разрушения по всему городу. За три налёта советские ВВС потеряли 20 машин, включая потери по техническим неисправностям. Авианалёты, которые имели место в феврале 1944 года, дали финнам четко понять: больше воевать не нужно, пора уже подумывать о капитуляции.

17 марта 1944 года финское правительство через Швецию обратилось к СССР и попросило предоставить более детальные сведения о минимальных условиях мирного соглашения. 25 марта советник Паасикиви и министр иностранных дел Оскар Карлович Энкель на шведском самолете перелетели линию фронта на Карельском перешейке, и прибыли в советскую столицу.

01.05.1944 г. командир 1-го гв. ак дд генерал-майор авиации Д.П.Юханов на аэр. Макарово вручил полку Гвардейское Боевое Знамя.

Во второй половине мая 1944 г. полк перебазировался на аэродром Осняки. Оттуда полк работал по целям в Восточной Пруссии (85 боевых вылетов) и по войскам и объектам противника в Прибалтике и Белоруссии, участвуя в операции «Багратион».

С 27.05.1944 г. по 12.09.1944 г. 17-й гв. ап дд базировался на аэр. Юрьевка (г.Чернигов).

С 12.09.1944 г. по 15.03.1945 г. 17-й гв. ап дд 6-й гв. Сталинградской ад дд базировался на аэр. Мачулище (г. Минск). С этого аэродрома самолеты полка наносили удары по Будапешту и Дебрецену.

В конце 1944 г. директивой ГШ ВВС № Орг/10/315706 от 26.12.1944 г. 17-й гв. ап дд был переименован в **17-й гв. бомбардировочный авиационный полк** 16-й гв. «Сталинградской» бад (бывш. 6-я гв. ад дд).

С 15.03.1945 г. 17-й гв. бап базировался на аэр. Пружаны на территории Польши.

С 24 по 26 апреля 1945 г. полк принимал активное участие в завершающей фазе Берлинской операции, нанося удары по Берлину.

С мая 1943 г. по апрель 1945 г. в полку проходил службу лейтенант Глазов Иван Матвеевич, удостоенный 19.08.1944 г. звания Героя Советского Союза за 210 боевых вылетов и проявленные при этом мужество и отвагу.

30.04.1945 г. 17-й гв. бап совершил последний боевой вылет по ВМБ Свиномюнде. В этот день зам. командира эскадрильи ГСС И.М.Глазов при выполнении очередного боевого вылета погиб.

В 1945 г. в полку в должности командира эскадрильи проходил службу ГСС майор Краснухин Александр Михайлович.

День Победы полк встретил на аэродроме Пружаны.

Всего с 27 мая 1943 г. по 30 апреля 1945 г. экипажами полка было произведено: 3410 самолетовылетов с налетом 13056 часов, при этом сброшено на объекты противника 3579 тонн бомб; и 20 тонн грузов партизанам. Уничтожено: самолетов противника – 32, танков и САУ – 58, орудий – 340, эшелонов – 33, автомобилей – 95, судов – 3, личного состава свыше 3800 человек.

За время боев полк потерял 35 самолетов. Потери в личном составе - 5 человек в боевых вылетах и не вернувшихся с задания – 55 чел. Три летчика полка были удостоены звания Героя Советского Союза - это командир полка А.М.Матросов, командир эскадрильи А.М.Краснухин, заместитель командира эскадрильи И.М.Глазов.

С 18.06.1945 г. после окончания боевых действий в Европе полк перебазировался с аэр. Пружаны на аэр. Минск-Мазовецкий в районе Варшавы, где и оставался до лета 1946г.

С 15.12.1945 г. при упорядочении системы нумерации частей ВВС КА 17-й гв. бап, вооруженный самолетами Ил-4 был переименован в **169-й гв. бомбардировочный авиационный полк**.

С 14 июня по 11 июля 1946 г. полк передислоцировался из Польши в Северную Корею на аэр. Канко-2 (ныне Хамхын). Там он вошел в состав **33-й бад 19-го бак 9-й ва ДВФр**. На этом аэродроме полк оставался вплоть до 29 мая 1948 г.

К 28 июня 1948 г. полк вместе с остальными частями 33-й бад перебазировался из Северной Кореи в СССР и разместился на аэр. Завитая (г. Завитинск) в Амурской области.



Самолёт Ту-4

12.05.1951 г. 169-й гв. бап в связи с перевооружением на бомбардировщики Ту-4 был переформирован в **169-й гв. тяжелый авиационный полк** и был передан из 33-й бад в состав **55-й тбад 84-го отбак да**.

30.05.1951 г. полк был перебазирован на аэр. Хороль Приморского края. На новом месте дислокации он приступил к переучиванию на новые самолеты Ту-4. Ту-4 мог нести 4 фугасные бомбы ФАБ-3000 или 8 ФАБ-1500, бронепробойные БРАБ-500 и БРАБ-1000, более мелкие ФАБ-250М (62) или по одной большой ФАБ-5000 или ФАБ-6000, а также химические боеприпасы ХАБ-500-280С и ХАБ-250-150С, снаряжённые сгущённой смесью иприта и люизита. В морских частях на самолёт можно было подвесить донные или якорные мины. Но главным оружием самолёта считалась 1200-килограммовая ядерная бомба «Татьяна» с 30-кт зарядом РДС-4Т (Хиросима 15-18 кт, Нагасаки 21-23 кт). К августу на новую авиационную технику было переучено 22 экипажа. В составе управления полка в это время имелся



Ядерная бомба «Татьяна» с 30-кт зарядом РДС-4Т

самолет Ли-2.

С 1957 г. полк получил на вооружение ракетную систему «Комета», перевооружившись на самолеты Ту-16кс. В составе управления полка в это время имелся самолет Ил-14.



Самолёт Ту-16 «Комета»

15.04.1960 г. в соответствии с директивой МО СССР №Орг/5/60694 от 16.03.1960г., директивой ГШ ВС СССР № Орг/4/60690 от 13.03.1960 г., указаниями ГШ ВМФ № ОМУ/1/92 от 21.03.1960 г. и приказом Ком. ТОФ №0019 от **23.03.1960 г.** **169-й гв. тап 55-й тбад¹ из 84-го отбак 5-й ва да был передан в состав ВВС ТОФ** (при этом 55-я тбад была расформирована). Его подчинили командиру 3-й мтад дд, управление которой базировалось на аэр.

Кневичи. Место дислокации полка при этом не изменилось. С этого времени началась новая страница в истории полка. Его предназначение кардинально поменялось. Теперь вместо ядерного поражения объектов в глубине территории вероятного противника ему предстояло уничтожать вражеские корабельные авианосные группировки в открытом море.

С 1 июня 1960 г. для освоения экипажами новой ракетной системы на аэр. Хороль формируется 108-й оиао на самолетах МиГ-17СДК с подчинением командиру 169-го гв. тап. Главной задачей данного отряда было обучение экипажей ракетноносцев наведению АКР КС (которую изображал истребитель) на цель.

15.08.1960 г. 169-й гв. тап был переименован в **169-й гвардейский минно-торпедный авиационный полк дальнего действия.**

С 01.04.1961 г. согласно директиве ГШ ВМФ №ОМУ/1/9535 от 28.02.1961 г. в 169-й гв. мтап дд было включено звено истребителей из расформированного 108-го оиао и самолет Ил-14 со специальной аппаратурой (всего 31 военнослужащий).

С 01.05.1961 г. в связи с преобразованием минно-торпедной авиации (МТА) в ВВС ВМФ в морскую ракетноносную авиацию (МРА) на основании приказа МО СССР №0028 от 20.03.1961 г. и приказа ГК ВМФ №048 от 13.04.1961 г. 169-й гв. мтап дд был переименован в **169-й гв. морской ракетноносный авиационный полк** (в/ч 15564).

С 01.12.1961 г. на основании директивы ГШ ВМФ №ОМУ/1/8806 от 27.11.1961 г. 169-й гв. мрап перешел на штат №98/3, но уже в апреле следующего года он в очередной раз сменил штат на №98/2-А.

В начале 1962 г. полк перевооружается на новую ракетную систему Ту-16к-10. Кроме самолетов-ракетноносцев в составе 3-й аз имелись самолеты заправщики Ту-16з и постановщики помех Ту-16п.

19.10.1962 г. в полку был выполнен первый практический пуск АКР К-10.

В 1963 г. в 169-м гв. мрап было подготовлено экипажей днем и ночью при метеоминимуме погоды: носителей – 19, разведчиков – 3, с ДЗТ – 8, постановщиков помех – 3.

В 1964 г. полк принял участие в учениях «Циклон», в ходе которых были выполнены практические пуски АКР К-10 экипажами В.Аулова, А.Юрчикова, А.Соколова, В.Ковтуна, М.Прадеда.

В 1968 г. в боевом составе полка числилось 20 Ту-16к-10 (в 1-й и 2-й АЭ), 3 Ту-16п, 5 Ту-16з, 2 Ту-16т (в 3-й АЭ).

В 1969 г. самолеты-торпедоносцы были переоборудованы в постановщики помех, и в боевом составе полка теперь числилось 20 Ту-16к-10, 6 Ту-16п, 6 Ту-16з.

05.06.1969 г. в рамках учения «Восток» при выполнении практических пусков АКР К-10снб экипажами полка на полигоне «Виакту» (Мыс Тык, Северный Сахалин), после отцепки от самолета пилотируемого экипажем Н.М.Горохова ракета уклонилась от заданной траектории и, захватив другую цель, поразила японский **сухогруз «Синей-Мару»**. Так как сухогруз оказался внутри района, закрытого установленным порядком для мореплавания, то большого международного резонанса данный инцидент не получил (любопытно, что японской стороной были принесены соболезнования семье погибшего пилота истребителя. Впоследствии Н.М.Горохов дослужился до звания подполковника и должности заместителя командира 169-го гв. мрап).

20.04.1970 г. в ходе учения «Океан» 9 экипажей полка отрабатывали нанесение тактического ракетного удара по АУГ ВМС США в Японском море с посадкой на аэр. Каменный Ручей. После дозаправки и отдыха экипажей авиагруппа полка совершила перелет на аэр. Оленья (ВВС СФ) через аэр. Завитинск (ВВС ДА). С аэр. Оленья экипажи полка нанесли тактический удар по АУГ ВМС США в районе Лофотенских островов в Норвежском море. При этом экипаж майора Воропаева произвел практический пуск АКР К-10снб на полигоне ВВС СФ «Лумбовка». Обратный перелет авиагруппы был совершен 25 апреля 1970 г. по маршруту Оленья – Тикси – Хороль.

В 1971 г. несколько самолетов Ту-16з были переданы на Север в 924-й гв. мрп.

В 1973 г. в боевом составе полка числилось 20 Ту-16к-10, 8 Ту-16п, 4 Ту-16з (самолеты-заправщики постепенно переоборудовались в постановщики помех).



Самолёт Ту-16 К-10-26

В 1974 г. В целях расширения боевых возможностей полка 3 самолета Ту-16к-10 были дооборудованы под систему Ту-16к-10-26 позволяющую нести кроме АКР К-10 (скорость 2030 км/час на различных высотах, 8 модификаций) также АКР КСР-5 (скорость 3М, высота полёта до 40км, 6 модификаций). Снаряжались ракеты фугасными зарядами ФК-10 весом 940 кг (850кг) и ЯБЧ мощностью 350 кт (Хиросима 15-18 кт, Нагасаки 21-23 кт).

В 1975 г. под новую ракетную систему в полку было переоборудовано

уже 15 самолетов-ракетоносцев.

05.03.1980 г. ЛТУ полка. Вылет по «36 часовому графику» с нанесением тактического удара по АУГ ВМС США (о.Брутон) с посадкой на аэр. Елизово. 06.03.1980г. полковой вылет с аэр. Елизово с нанесением тактического удара по АУГ ВМС США с посадкой на аэр. Хороль.

03.04.1980 г. в ходе учения «Океан-80» по так называемому «36 часовому графику» экипажи полка совершили межфлотский маневр с аэр. Хороль на аэр. Оленья ВВС СФ через ледовый аэр. Тикси. 04.04.1980 г. с аэр. Оленья экипажи полка нанесли тактический удар по АУГ ВМС США. При этом один из экипажей произвел практический пуск АКР К-10снб на полигоне ВВС СФ «Лумбовка» (м-р Воропаев). Обратный перелет авиагруппы был совершен 05.04.1980 г. по маршруту Оленья – Тикси, а 06.04.1980 по маршруту Тикси – Хороль.

В начале 80-х годов командование ВМФ СССР вынашивало грандиозные планы присутствия Военно-Морского флота в различных точках Мирового океана. Кроме эпизодических вылетов в Индийский и Атлантический океаны с аэродромов Кубы, Гвинеи, Сомали и Эфиопии, Вьетнама необходимо было иметь сильную авиационную группировку, базирующуюся за рубежом на постоянной основе. Такое решение было найдено, когда в соответствии с межправительственными соглашениями между Вьетнамом и Советским Союзом на аэр. Камрань развернули смешанный отряд самолетов Ту-95рц 304-го гв. одрп и Ту-142м 310-го оплп. Спустя некоторое время на вьетнамскую землю направили ударные самолеты Ту-16к ВВС ТОФ.

В 1980 г. была сделана попытка организации перелета на аэр. Камрань пары самолетов Ту-16 с попутной дозаправкой топливом в воздухе для двухмесячного дежурства по образцу смешанного отряда разведывательной и противолодочной авиации ВВС ТОФ. На перелет были определены экипажи командира 1-й аз 169-го гв. мрп подполковника А.К.Черкашенко и командира отряда 2-й аз майора Ю.Н.Крылач со старшим инспектором-летчиком ОБП ВВС ТОФ полковником Ковтуном на борту. 26 мая 1980 г. на Камрань на плавмастерской ПМ-156 «Камчатский комсомолец» была отправлена передовая группа полка (18 чел.), которая должна была встретить там самолеты. 7 июня плавмастерская прибыла в Камрань. Однако перелет пары Ту-16 не состоялся. Детальное обследование аэродрома показало, что в Камрани отсутствовала необходимая инфраструктура для базирования ракетносной авиации на постоянной основе. В июле передовая группа на этой же плавучей мастерской вернулась во Владивосток, успев за месяц отремонтировать КДП на аэродроме.

С 20 декабря 1982 г. 169-й гв. мрп ВВС ТОФ был переформирован в **169-й гв. смешанный авиационный полк** (в/ч 35510) с подчинением командиру 25-й мрад.

Руководящий состав полка и абсолютное большинство личного состава 1-й аэ были выходцы из «материнского» 169-го гв. мрп. Местом дислокации переформированного полка был определен аэр. Камрань (Вьетнам). Из оставшейся части полка на аэр. Хороль сформировали 341-ю омрп.

В составе полка 1-я аэ имела по штату на вооружении самолеты 10 Ту-16к-10-26, 2 Ту-16з и 4 Ту-16п, а 2-я аэ - 4 Ту-95рц и 4 Ту-142м. Штатная численность полка составляла 741 человек, в том числе 357 офицеров, 187 прапорщиков и 197 сержантов и матросов срочной службы.

Одним из самых сложных вопросов, стоящих перед полком, было перебазирование самолетов Ту-16 1-й АЭ на новое место дислокации. Самолетам Ту-16з топлива хватало долететь до Камрани, а вот ракетносцам Ту-16к-10-26 и Ту-16п – только с дозаправкой в воздухе.

01.09.1983 г. на аэр. Камрань из состава 169-го гв. сап первыми перелетели экипажи Ту-95рц заместителя командира 2-й аэ майора С.Кривенко и майора



Самолёт Ту-95 рц

Л.Чуднецова, а на следующий день - пара Ту-142м ведомая заместителем командира полка подполковником А.В.Скороходовым.

Первая эскадрилья самолетов Ту-16 перебазировалась на аэродром Камрань через Корейский пролив двумя потоками. Первыми 15 ноября 1983 г. на Камрань ушли два Ту-16з (С.Н.Наумов, А.Ф.Волков). В тот же день перелетели два Ту-16п (А.П.Арсеньев, Г.Б.Понкратов),

которые дозаправлялись в воздухе от Ту-16з (экипажи С.К.Шарипова и Ю.Н.Крылача).

23.11.1983 г. с аэр. Хороль через Ташкент – Карачи (Пакистан) на аэр. Камрань вылетел Ил-62 ВВС ВМФ, который доставил 25 ноября руководящий и технический состав полка.



Ту-16 К-10-26. Дозаправка в воздухе

29.11.1983 г. с дозаправкой топливом в воздухе перелетела первая тройка ракетносцев Ту-16к-10-26 (командир АП Н.К.Иващук, А.А.Притчин, В.Усанов). Их дозаправку обеспечивали в полете 4 Ту-16з, а на аэр. Камрань находились в готовности еще два Ту-16з. Кроме того, не считая 5 кораблей расставленных по маршруту полета,

перелет обеспечивали 2 Ту-142м с аэр. Каменный Ручей и смешанная пара Ту-95рц и Ту-142м с аэр. Камрань.

02.12.1983 г. вылетела очередная тройка Ту-16к-10-26 (В.Б.Устинов, Л.Семенов, А.Ф.Бикбулатов). Перелет обеспечивали 4 Ту-16з. К сожалению, командир 1-й аэ майор Л.Семенов заправиться не сумел и возвратился на аэр. Хороль (прибыл с экипажем в Камрань на Ил-62 только в июле 1984 г.).

11.12.1983 г. на госпитальном судне «Обь» в Камрань прибыл штаб полка во главе с НШ подполковником В.П.Серебряковым и часть техсостава.

Таким образом, до конца 1983 г. на аэр. Камрань было перебазировано только 9 самолетов 1-й эскадрильи (5 Ту-16к-10-26, 2 Ту-16п, 2 Ту-16з).

В оперативном отношении 169-й гв. сап подчинялся командиру 17-й ОпЭск ТОФ. Запасным аэродромом для полка был вьетнамский аэр. Фанранг, на котором базировался авиаполк вьетнамского авиационного училища.

Командованием ВМФ перед 169-м гв. сап были поставлены следующие задачи:

- несение боевой службы самолетами Ту-142, Ту-95рц (поиск, обнаружение и слежение за подводными лодками, воздушная разведка кораблей, судов, корабельных, авианесущих ударных группировок, выдача целеуказания ударным силам ТОФ и 17-й ОпЭск кораблей флота);

- боевое дежурство ракетоносцев Ту-16к-10-26 в готовности к нанесению удара по корабельным группировкам вероятного противника;

- совершенствование летно-тактической выучки в боевом порядке составом мраз по применению ракет К-10снб с дозаправкой самолетов топливом в воздухе, нанесение бомбовых ударов, воздушная разведка кораблей, судов, корабельных, авианесущих ударных группировок в ближней зоне (Южно-Китайском море).

Базирование советской авиационной базы в достаточно бедной стране имело свои особенности. Так из-за того, что местное население постоянно рубило и воровало электрические кабели (зачастую под напряжением!!!), ночные полеты иногда осуществлялись при свете горящих банок с керосином, размещенных вдоль ВПП. Вообще воровство металла вьетнамцами было настоящим бедствием для наших авиаторов. Подразделениям охраны приходилось бдительно смотреть, чтобы вандализму не подверглись боевые самолеты или специальная техника, что могло привести к трагическим последствиям.



Самолёт Ту-142мз

В течение 1984 г. в полк постепенно перелетали недостающие экипажи 1-й и 2-й аз (25.01.1984 г. – Ту-95рц с экипажем майора А.В.Матушкина и Ту-142м с экипажем командира 2-й аз майора Б.Б.Романова).

14-15 апреля 1984 г. 169-й гв. сап участвовал в совместных советско-вьетнамских учениях «Дружба-84». Задача полка заключалась:

- в организации целеуказания для береговых ракетных дивизионов и

ракетных кораблей вьетнамской стороны;

- выдаче целеуказания ударной группе 169-го гв. сап;

- нанесении ракетно-бомбового удара по ВМБ в 10 км юго-восточнее горы Тхань Хоа (н.п. Сам Сон).



Самолёт Ан-26

В апреле 1984 г. на основании директивы ГК ВМФ в состав полка было включено звено транспортных самолетов (2 Ан-26). Первым командиром звена стал капитан Ю.Унтилов (1984-85 г.г.) Личный состав и авиатехника звена вошли в состав 2-й аз. В дальнейшем в звене в разные годы служили: К.П.Проценко (1985-86 г.г., 1992-94 г.г.), В.Б.Царан (1986-88 г.г.), М.Боровинских (1987-88 г.г.), А.Алымов (1988-90 г.г.), Л.В.Белюсов (1990-92 г.г.). Личный состав авиазвена был в основном из состава 593-го отап ВВС ТОФ.

С июня 1984 г. по согласованию с вьетнамской стороной в качестве запасного аэродрома для 169-го гв. сап был определен аэр. Фанранг, находящийся в 50 км юго-западнее аэр. Камрань.

12.11.1984 г. перелет с аэр. Хороль на аэр. Камрань с дозаправкой топливом в воздухе выполнили 2 Ту-16к-10-26 и 1 Ту-16п которые пилотировали экипажи подполковника Л.Семенова, капитана В.Усанова и капитана Г.Б.Понкратова.

13.11.1984 г. перелет с дозаправкой топливом в воздухе совершили Ту-16к-10-26 и Ту-16п с экипажами майоров А.А.Притчина и А.П.Арсеньева.

23.11.1984 г. совершила перелет с дозаправкой топливом в воздухе на аэр. Камрань последняя пара самолетов Ту-16к-10-26, пилотируемая подполковником В.Б.Устиновым и капитаном А.Ф.Бикбулатовым. Таким образом вся 1-я аз перебазировалась к месту постоянной дислокации на аэр. Камрань.

27.11.1984 г. самолетом Ил-62 на аэр. Камрань был доставлен личный состав формируемой в полку 3-й эскадрильи – истребительной, вооруженной 12 самолетами МиГ-23млд и 2 МиГ-23ум. Личный состав этой эскадрильи набирался из различных частей истребительной авиации 1-й ва ВВС ДВО, но костяк ее летного состава (по крайней мере первого набора) составили пилоты 821-го иап 1-й ва с аэр. Хвалынка. Самолеты, которыми комплектовалась эскадрилья, были также получены из ВВС. Командиром



Самолёт МиГ-23млд

эскадрильи был назначен подполковник В.Семеров из 821-го иап. Авиатехника в разобранном состоянии была переброшена в бухту Камрань сухогрузом «Амдерма».

До конца января 1985 г. все самолеты МиГ-23 были собраны, опробованы и облетаны.

Перед новым подразделением полка стояли чисто «ПВОшные» задачи (хотя эскадрилья была укомплектована летчиками-истребителями ВВС):

- Противовоздушное прикрытие кораблей 17-й ОпЭск, аэродрома, объектов

ПМТО в бухте Камрань от авиационного нападения вероятного противника самостоятельно и во взаимодействии с зенитно-ракетной бригадой Вьетнама, базирующейся в Камрани.

- Несение боевого дежурства в готовности к перехвату воздушных объектов в нейтральных водах на заданных рубежах нарядом дежурных сил 3-й авиационной эскадрильи на самолетах МиГ-23млд.

- В случае начала боевых действий предусматривалось также прикрытие боевых порядков ракетоносцев Ту-16к при нанесении ими удара по американской базе Субик-Бей.

04.12.1984 г. на госпитальном судне «Обь» в Камрань было доставлено Боевое Знамя полка (17-го гв. бап).

Из-за разнородности задач, возложенных на 169-й осап, специфики летной и наземной эксплуатации летательных аппаратов различных типов в повседневной деятельности эскадрильи полка практически не пересекались, каждая вела самостоятельную работу согласно штатному расписанию.

К концу 1985 г. произошла первая массовая ротация личного состава полка. На смену прослужившим 2 года в Камрани авиаторам из частей ВВС ТОФ прибыли новые. Подавляющее большинство личного состава 1-й аз в этот раз было из 183-го мрап (г-н Кневичи).

Когда в ноябре 1985 г. в командование 169-м гв. сап вступил полковник В.А.Волчков, интенсивность боевой учебы резко возросла. Еженедельно полк отрабатывал одну из двух типовых задач: вывод из-под удара или отражение нападения на аэродром.

22.08.1986 г. при выполнении вылета на боевую службу в район Филиппин Ту-16з (майор А.Притчин) и Ту-16к-10-26 (капитан К.Ефремов) впервые на ТОФ был обнаружен и сфотографирован корабль гидроакустической разведки ВМС США «Сталворт».



Вертолёт Ми-14

С октября 1986 г. произошла смена командиров 1-й аз: вместо убитого «домой» Л.Семенова с Камчатки из 266-й одраэ прибыл подполковник В.Чулошников.

Спустя еще два года после формирования круг задач 169-го гв. сап еще более расширился. В порту Владивостока на зерновоз, направляющийся во Вьетнам, были погружены 2 вертолета Ми-14пл и 1 Ми-14пс. Морем они были отправлены в б.Камрань и прибыли туда 20 октября

1986г. На пирсе эти вертолеты были собраны личным составом и после их перегнали на аэр. Камрань. Они были включены в состав 169-го гв. сап ВВС ТОФ, как отдельный вертолетный отряд во 2-ю аз. Летный и технический состав отряда, набранный из 710-го окплвп и 51-й оплвэ ВВС ТОФ, еще 20 октября прибыл на борту Ил-62. Экипажи капитанов А.Г.Фортуна, Харина и Полтавцева. Командиром звена назначили капитана А.Г.Фортуна. В 1989 г. его на этом посту сменил майор С.Фатеев.

На этот вертолетное звено были возложены следующие задачи:

- ПЛО и ПСО в ближней зоне на подходах к базе Камрань;
- несение боевой службы вертолетами Ми-14пл в Южно-Китайском море (поиск и слежение за подводными лодками иностранных государств в заданном районе моря, ведение попутной воздушной разведки).

29.10.1986 г. 2 Ту-16з из 1-й аз (экипажи подполковника А.Притчина и майора В.Ломухина) перелетели в Кневичи на 153-й АРЗ – впервые пролетом через Северную Корею (самолеты Ту-142м и Ту-95рц перегонялись на свои аэродромы без проблем облетом вокруг Японии). До Желтого моря перелетающую пару сопровождал Ту-95рц полка, пилотируемый майором А.Матушкиным. Перелет прошел успешно. 13.11.1986 г. по тому же маршруту эти же экипажи перегнали на аэр. Камрань 2 Ту-16з полученные на 153-м АРЗ в Кневичах.

01.12.1986 г. 169-й гв. сап вывели из состава 25-й мрад, и он был переименован в **169-й гв. отдельный смешанный авиационный полк**, подчиненный непосредственно командующему ВВС ТОФ. Дислокация полка осталась прежняя – аэр. Камрань. С этого времени полк стал поистине уникальной авиационной частью в составе ВВС ВМФ. В нем были представлены практически все рода авиации: ракетноносная, разведывательная, противолодочная, истребительная, транспортная и специального назначения.

С января 1987 г. вышестоящим командованием было разрешено военнослужащим, проходившим службу в Камрани, привозить свои семьи. При этом срок службы во Вьетнаме военнослужащих увеличивался до 3-х лет. Это стало весьма важным событием в жизни полка.

В январе 1987 г. экипажи вертолетов приступили к несению боевой службы в Южно-Китайском море. Полеты выполнялись парой вертолетов: 1 Ми-14пл и 1 Ми-14пс. Экипажи обнаружили две иностранные подводные лодки.

9 декабря 1987 г. при перелете из Камрани в Приморье на авиаремонтный завод (АРЗ) двух Ту-16п, пилотируемых командиром 1-й аз подполковником В.Чулошниковым и капитаном К.Ноговицыным, было допущено нарушение воздушного пространства Японии в районе о.Окинава, а затем и Китая. Перелет обеспечивали самолеты полка Ту-95рц (капитан А.Н.Кутырев) и Ту-142м и (капитан С.П. Кубряков). Экипажи Комарова и

Сергиенко были только разведчиками погоды и вернулись на Камрань. Самолеты Чулошникова и Ноговицына совершили посадку на аэр. Сунан (Пхеньян) для дозаправки, после чего продолжили полет на аэр. Кневичи. После проведенного разбирательства комиссией МО СССР, оба командира были сняты с должностей и понижены в воинском звании и классной квалификации на одну ступень (следует отметить, что это были, пожалуй, последние в ВС СССР такие суровые наказания).

В течение 1988 г. экипажи 169-го гв. осап продолжали вылеты на воздушную разведку и поиск иностранных ПЛ в Южно-Китайское и Филиппинское моря с аэр. Камрань.

К началу 1989 г. в 1-й аэ полка из 10 самолетов Ту-16к-10-26 в строю осталось 8 (один списан, один №14 - не кондиционный), а из 4 Ту-16П - осталось 2 (два самолета перегнали на АРЗ). Командование ВВС ТОФ приняло решение о восполнении недостающих самолетов в 169-го гв. осап до штата. Задача перегонки авиационной техники была возложена на 141-й гв. мрп 25-й мрад, базирующийся на аэр. Хороль (этот полк был развернут на базе 341-й гв. омаэ, которая в свою очередь формировалась из «остатков» 169-го гв. мрп). На перелет были определены: на самолетах Ту-16п экипажи майора Г.И.Кузнецова и майора В.Павлухина. На самолетах Ту-16к-10-26 экипажи подполковника Ю.Л.Калишманова (начальника службы БЗП 25-й мрад) и майора С.М.Котельникова. Заправку ракетноносцев в воздухе обеспечивали экипажи Ту-16з подполковника Н.Алексеева, майора А.Ф.Волкова, майора С.Г.Танасейчука (заместителя командира 3-й аэ 304-го гв. одрап). В качестве самолетов-лидеров были Ту-95рц с экипажем майора Харисова и Ту-142м с экипажем майора С.Орлова.

21.01.1989 г. состоялся вылет группы Ту-16 с аэр. Хороль на аэр. Камрань. Самолеты Ту-16п делали посадку на аэр. Сунан для дозаправки, а ракетноносцы дозаправлялись в воздухе над Желтым морем. Так как экипаж Котельникова не смог выполнить дозаправку топливом в воздухе, то оба ракетноносца и заправщики вернули на аэр. Хороль, а постановщики помех продолжили полет на Камрань за самолетами-лидерами, где благополучно совершили посадку.

До начала 90-х годов экипажи 169-го гв. осап (в отличие от 183-го мрп 25 дивизии) выполняли дозаправку топливом в воздухе. Однако постепенно самолеты заправщики переоборудовались в постановщики помех, а с ракетноносцев было демонтировано заправочное оборудование. Одними из последних летчиков полка, подготовленными на дозаправку топливом в воздухе, были майор А.А.Притчин и капитан В.Усанов.

К началу 90-х годов экономическая ситуация в СССР серьезно ухудшилась. Одновременно в стране «бушевала перестройка и гласность». Прежние потенциальные противники в одночасье становились «друзьями». В этой обстановке высшее военное руководство посчитало нецелесообразным держать ударную авиационную группировку за рубежом и приняло шаги по сокращению нашего военного присутствия за границей. В свете этого 01.12.1989 г. 169-й гв. осап был реформирован в **362-ю гв. отдельную смешанную авиационную эскадрилью**.

19.12.1989 г. ракетноносная эскадрилья (две группы Ту-16 по 4 самолета в каждой) через КНДР была перебазирована в Союз к местам прежней дислокации в Приморье. Ведущим первой четверки был определен заместитель командира полка по БЗП подполковник А.П.Арсеньев. Группа состояла из 2-х Ту-16к-10-26 и 2-х Ту-16з. Ведущим второй четверки был определен заместитель командира полка подполковник В.Б.Куликов. Группа состояла из 2-х Ту-16к-10-26 и 2-х Ту-16п. Несколько самолетов 1-й аэ ввиду невозможности перегонки по техническому состоянию были оставлены на аэр. Камрань (2 Ту-16п и 6 Ту-16к-10-26). Их перетасили с общей стоянки за полосу, где раньше стояли МиГ-23млд, там порезали и перевезли в район аэр. Фанранг для дальнейшей разделки на металлолом. Истребители МиГ-23млд и вертолеты вывезли на борту БДК «Александр

Николаев» во Владивосток, а лишние самолеты Ту-95рц и Ту-142м перелетели вокруг Японии на аэр. Хороль и Каменный Ручей соответственно.

Следует отметить, что все тогдашние сокращения и переформирования летных и тыловых частей за границей в период развала СССР и последующего полутора десятков лет «демократических реформ» сопровождались бездарным (если не сказать преступным) оставлением части военного имущества и техники, без какой-либо материальной компенсации. Хочется верить, что время расставит точки над «I», и в дальнейшем будут названы «безымянные герои» таких реформ.

На вооружении полка в различные годы стояли следующие типы летательных аппаратов: Ил-4, Ту-4, Ли-2, Ил-14, Ту-16к, Ту-16з, Ту-16п, Ту-95рц, Ту-142мз, Ми-14пл, Ми-14пс, МиГ-23млд, МиГ-23ум, Ан-24, Ан-26.

Полком командовали: ГСС А.Е.Матросов (1943-45 г.г.), Корнюшин (1945-49 г.г.), ГСС А.Д.Давыдов (1949-53 г.г.), ГСС П.М.Фукс (1953-56 г.г.), Л.И.Агурин (1956-59 г.г.), П.А.Коростелев (1959-63 г.г.), В.Р.Андрющенко (декабрь 1963 г. – август 1970 г.), (август 1970 г. – июль 1974 г.), Г.Г.Корнев (1974-78 г.г.), П.П.Горелов (1978-80г.г.), В.И.Маслов (1980-82 г.г.), Н.К.Ивашук (1982 г. – ноябрь 1985 г.), В.А.Волчков (ноябрь 1985 г. – октябрь 1987 г.), В.И.Куропаткин (октябрь 1987 г. – декабрь 1988 г.), В.Е.Токарев (январь 1989 г. - 1990 г.).

Четверо командиров полка стали генералами:

- В.С.Аулов – генерал-майор, заместитель командующего ВВС ТОФ;
- Г.Г.Корнев – генерал-майор, начальник штаба ВВС ЧФ;
- В.А.Волчков – генерал-майор, заместитель командующего ВВС ТОФ;
- В.И.Куропаткин - генерал-майор, начальник штаба МА ТОФ.

Пять лётчиков и один штурман стали Заслуженными военными лётчиками и штурманами СССР и РФ. Более десятка человек лётного состава стали лётчиками-снайперами и штурманами-снайперами.

От 169 осап отпочковались несколько воинских частей: две в Камрани (СРВ) и две в гарнизоне Хороль.

362-я гв. отдельная смешанная авиационная эскадрилья Камрань (СРВ), в/ч 35510

К началу 90-х высшее военное руководство посчитало нецелесообразным держать ударную авиационную группировку за рубежом и приняло шаги по сокращению нашего военного присутствия за границей. В свете этого 01.12.1989 г. 169-й гв. осап был переформирован в 362-ю гв. отдельную смешанную авиационную эскадрилью, имеющую на вооружении 2 Ту-95рц, 2 Ту-142м и 2 Ан-26.

С 01.12.1993 г. на основании директивы ГШ ВМФ №730/1/0165 от 03.03.1993 г. 362-я гв. осаэ на аэр. Камрань была официально расформирована. Еще раньше 18 марта на аэр. Хороль ушла последняя пара Ту-95рц, а в конце марта улетела на аэр. Каменный Ручей последняя пара самолетов Ту-142мз. Их пилотировали командиры экипажей А.Ф.Шмыгарев и В.Н.Молчанов. Один самолет Ан-26, ввиду невозможности его вывезти, был оставлен на месте, как непригодный к дальнейшей эксплуатации. Этот самолет безуспешно пытались продать вьетнамской стороне, но этот номер не прошел. Вьетнамцы прекрасно понимали, что вскоре «лиен-со» («советские») уйдут – срок убытия был определен четко, и все, что российская сторона не сможет вывезти - достанется им даром.

Эскадрилей командовали: С.И.Назаров (1990-91 г.г.), М.Н.Селезнев (1991-93 г.г.).

128-я авиационная комендатура ВВС ТОФ Камрань (СРВ), в/ч 35510

После расформирования 362-й гв. осаэ на аэродроме Камрань была сформирована 128-я авиационная комендатура ВВС ТОФ (в/ч 35510), обеспечивающая прием, выпуск, размещение и обслуживание самолетов Ту-154м ВВС ВМФ, а также перелетающих самолетов других ведомств.

В первый раз вопрос о целесообразности ее существовании был поднят весной в 1995 г. Для принятия решения 3 апреля на аэродром Камрань прибыл командующий ВВС ВМФ генерал-полковник В.Г.Дейнека. Авиаккомендатуру в тот раз удалось отстоять.

В 2002 г. под лозунгом «дороговизны содержания и нецелесообразности» 128-ю авиационную комендатуру на аэродроме Камрань расформировали, а личный состав и часть техники вывели на территорию России.

Комендатурой командовал: А.В. Матушкин (1993-1998 г.г.), Г. Свешников (1998-2000 гг.), В. Бачурин (2000-2002 гг.).

341-я отдельная морская ракетноносная авиационная эскадрилья Хороль, в/ч 36158

20 декабря 1982 г. из оставшейся части личного состава и авиатехники 169 гв. мрп на аэр. Хороль формируется 341-я отдельная морская ракетноносная авиационная эскадрилья, вооружённая самолётами Ту-16к-10-26, с подчинением командиру 25 мрад. Становление и ввод в состав сил постоянной готовности новой части не занял много времени, т.к. она формировалась на базе боеготовой части.

В период 1985-1986 гг, в связи с реконструкцией аэр. Хороль, для посадки МКК «Буран», 341-я овраэ была перебазирована на оперативный аэродром 25 мрад «Леонидово» (о.Сахалин).

1 июня 1986 г., согласно ДГШ ВМФ №730/1/0166 от 03.12.1985 г., в целях сохранения в составе ВВС ТОФ количества гвардейских частей, эскадрилье было передано почётное наименование «гвардейская» от 134-й гв. одраэ (бывш. 50-й одрап), которая, в свою очередь, была к этому времени переформирована в 3-ю авиаэскадрилью 304-го гв. одрап.

12 сентября 1986г. 341-я гвардейская отдельная морская ракетноносная авиационная эскадрилья была переформирована в 141-й гв. мрп.

Эскадрилей командовали: В.А. Катков (1982-84гг), Г.И. Казанцев (1984-86гг.).

141-й гвардейский морской ракетноносный авиационный полк Хороль, в/ч 36158

Согласно ДГШ ВМФ №730/1/0125 от 12 сентября 1986г. 341-я гвардейская отдельная морская ракетноносная авиационная эскадрилья была переформирована в 141-й гвардейский морской ракетноносный авиационный полк трёхэскадрильского состава без изменения места дислокации с подчинением командиру 25 мрад. В состав полка входили две эскадрильи самолётов Ту-16к-10-26 и одна эскадрилья самолётов Ту-16спс и Ту-16зщ.

1 декабря 1993 г. директивой ГШ ВМФ № 730/1/0530 от 11 июня 1993 г. 141-й гвардейский морской ракетноносный авиационный полк 25-й мрад был расформирован. Часть личного состава, вооружения и техники передали в 568-й мрп 143-й мрад (Каменный Ручей). Этому же полку было передано и почётное наименование – «гвардейский». Наземная техника и самолёты для разделки на металлолом были переданы в 3723-ю авиационную базу (по хранению резервных самолётов и утилизации авиатехники и вооружения), сформированную на аэродроме Хороль.

Полком командовали: В.П. Разбежкин (1986-1990 гг.), А.Г. Кулаков (1990-1992 гг.), А.А. Притчин (1992-1993 гг.).

Сегодня, может быть, больше, чем в любое другое время, осознается справедливость мысли о том, что народ силен своей памятью, уважительным отношением к истории родной страны, тесной связью поколений, преемственностью лучших традиций. Именно поэтому мы возвращаемся к событиям давности, к причинам их возникновения, ходу и последствиям исторических событий.



Памятные места гарнизона Хороль

3 июня 2023 года ветераны гарнизона Хороль отпраздновали юбилей 169 осап и 304 одрап. В преддверии праздника были приведены в порядок могилы погибших экипажей в катастрофах, отремонтированы памятники погибшим в боях и при выполнении боевых заданий экипажам 169 осап и 304 одрап, обновлены экспозиции в краеведческом музее села Хороль. Было организовано праздничное построение, зачитаны приказы начальника морской авиации ТОФ, поздравления от Совета ветеранов МА ТОФ, вручены грамоты и подарки, проведено коллективное фотографирование. Нас, ветеранов, с каждым годом не становится больше, и тем приятнее и радостнее увидеть знакомые лица сослуживцев. На празднике присутствовали представители администрации, жители гарнизона и села Хороль.



Торжественная часть

По окончании официальной части был устроен праздничный концерт с участием самодеятельных коллективов Хороля и Хорольского района.

2023 год.