

Александр Притчин

Аэродромы ж/д станции «ОКЕАНСКАЯ»

Владивосток

2023 г.



Александр Притчин

аэродромы ж/д станции «ОКЕАНСКАЯ»



Владивосток
2023 г.

ПРИТЧИН А.А.

Аэродромы ж/д станции «Океанская»

Типография «Винсент Ван Гог», 2023 г., 37 с.

От автора

Район железнодорожной станции «Океанская» в прошлом занимал важное место в жизни г. Владивостока. Это было место государственных дач, летних профилакториев, военных домов отдыха и пионерских лагерей. Сразу за ж/д путями по берегу бухты Бражникова раскинулись городские пляжи. Рядом находилась и знаменитая грязелечебница. Район имел и большое военное значение. В заливах и бухтах базировалась гидроавиация Краснознамённого Тихоокеанского флота и пограничных войск Дальнего Востока. От станции отходили ж/д ветки к складам госрезерва, к позициям ж/д батарей в долине реки Богатой (Лянчихе) и кожевенного завода.

Одно из военно-исторических достопримечательных мест района – это бывшие гидроаэродромы ВВС ТОФ и погранвойск ДВ. Как зарождались эти гидроаэродромы, их территория, какие авиационные части на них дислоцировались, какими самолётами они были вооружены. Как они были связаны с другими объектами Владивостока, Приморья и Дальнего Востока. Какое участие авиаторы принимали в Хасанских событиях, в войне с империалистической Японией. Какие события происходили на них и как они меняли их облик. Обо всём этом я и постараюсь рассказать.

Хочется выразить искреннюю признательность сослуживцам: Павлу Левшову, Ольге Пятовой, Ярославу Ливанскому, Надежде Сиренко, оказавшим помощь в создании этой книги материалами, советами, консультациями.

Немного истории

Ж/Д станция «Океанская» («Платформа № 3», ж/д ст. «Хилково») — станция Уссурийской железной дороги, открыта в 1893 году на берегу бухты Бражникова. С 1898 до 1903-го – ж/д станция «Хилково», названа по имени князя Хилкова, министра путей сообщения Российской империи в правительстве Витте (1895—1905). Получила современное название 1 января 1903 года. Переименование произвели, чтобы избежать телеграфной путаницы с названием похожей по звучанию станции «Хилок» Забайкальской железной дороги. Координаты 43°15'45"с.ш. 132°02'27"в.д. В настоящее время - остановочный пункт (платформа) Владивостокского региона Дальневосточной ж/д в городе Владивостоке на 9269 км Транссибирской магистрали (Приложение №1, 2).



Ж/Д станция «Океанская»

Ж/Д станция «Океанская» - объект культурного наследия народов РФ регионального значения (Приморский край). Рег. №251711283890005 (ЕГРОКН), объект №2500798000 (БД Викигида).

Михаил Иванович Хилков (1834 — 1909), действительный тайный советник – личность незаурядная с очень интересной судьбой. Происходивший из знатного рода князей Стародубских, родоначальник которого являлся прямым потомком легендарного Рюрика.



Михаил Иванович Хилков

Хилков получил блестящее военное образование в Пажеском корпусе. Недолго прослужив в лейб-гвардии Егерском полку, он неожиданно уехал в Америку на строительство Трансатлантической железной дороги. Работал там простым кочегаром, затем машинистом и жил на скромное жалование вместе с женой и маленькой дочкой. Вскоре он переехал в Англию, где устроился слесарем на паровозостроительный завод в Ливерпуле.

Вернувшись в Россию, Хилков вновь начал свою карьеру с нуля – помощником машиниста на Одесско-Балтийской железной дороге. Трудно перечислить все должности, которые занимал князь, быстро поднимаясь по служебной лестнице благодаря своему таланту, трудолюбию и связям. В 1894 году его назначают главным инспектором железных дорог, а в следующем – министром путей сообщения Российской империи.

Он посетил с проверкой строящуюся Уссурийскую железную дорогу. Тогда уже работала южная ее часть протяженностью от

Владивостока до пристани на реке Иман (сейчас там расположен г. Дальнереченск).

Прибытие министра на Дальний Восток было чрезвычайным событием. Впервые чиновник столь высокого ранга «добрался» до отдаленнейшей окраины империи. Министр Хилков проехал по тогда еще частично проложенной Транссибирской магистрали. Он пересек озеро Байкал по воде и затем сплавался по рекам до Хабаровска. Здесь гостя встречали начальник строительства Уссурийской дороги О.П. Вяземский, его заместитель Н.С. Кругликов и другие инженеры путей сообщения. В их сопровождении Хилков на пароходе «Инженер» поднялся вверх по реке Уссури, посетил строящийся мост через реку Бикин и побывал во Владивостоке.

Дальневосточный отдел Императорского Всероссийского Аэро-Клуба

История освоения воздушного пространства во Владивостоке открывается с 1904 года. Сначала это были воздушные шары, затем первые самолёты «Фарман», «Луи-Блерио XI», полёты Федора Громадского на самодельном планере с одной из сопкок на Чуркине, затем на городском ипподроме в Гнилом Углу.

16 января 1908 года в Петербурге был основан Всероссийский Аэро-Клуб (с 9 мая 1909 г. – ИВАК - Императорский Всероссийский Аэро-Клуб).



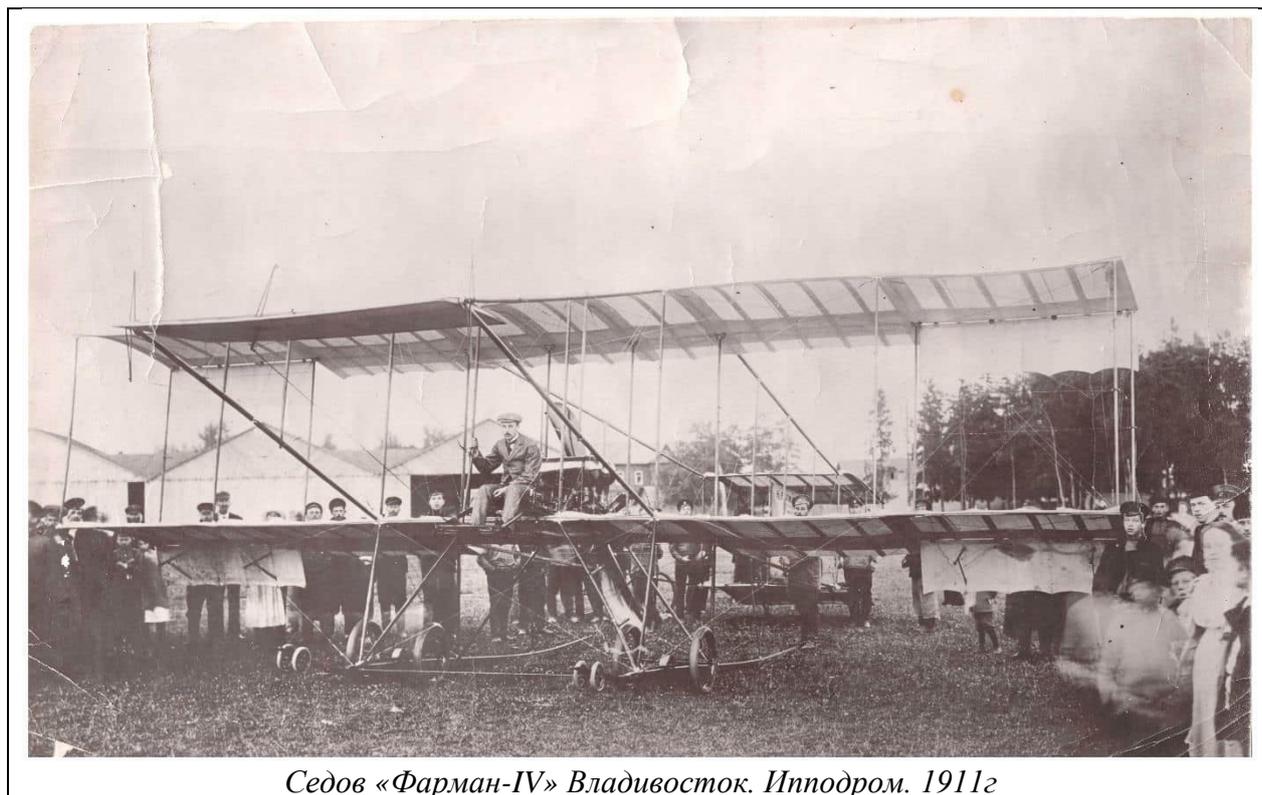
Эмблема ИВАК

Вымпел ИВАК

Знак ИВАК

30 июня 1909 года - на заседании областного присутствия по делам об обществах и союзах утверждён Устав «Владивостокского аэроклуба».

05 января 1910 года во Владивостоке организован кружок любителей воздухоплавания. Среди целей его работы были популяризация воздухоплавания, подготовка пилотов и строительство планеров. При этом вступить в клуб можно было только по рекомендации и членство было совсем не дешевым: 100 рублей стоило пожизненное членство, 5 рублей – единовременный взнос и 12 – ежегодный. По примеру столицы была объявлена подписка на приобретение летательного аппарата. Тем временем во Владивостоке были впервые – и с огромным эффектом – продемонстрированы полёты аэроплана. Это случилось 8 мая 1911 года, когда с поля Владивостокского ипподрома в Гнилом Углу впервые поднялся в воздух «Фарман-IV», которым управлял Яков Седов.



Седов «Фарман-IV» Владивосток. Ипподром. 1911г

У него не оказалось механика, и он взял к себе помощником и учеником Виталия Владимировича Сущинского (старшего), токаря по металлу в механическом цеху морского порта Владивостока, который в последствии объехал с Седовым многие города Сибири и Средней Азии, где они выступали с показательными полётами. Затем Сущинский вернулся на Дальний Восток, окончил Спасскую лётную школу (для получения Лицензии), работал там инструктором, а затем и Начальником школы.

22 июня 1911 года Владивостокский кружок любителей воздухоплавания преобразован в Дальневосточный отдел Императорского Всероссийского Аэро-Клуба. Аэроклуб в августе получает из Петербурга аппарат им. Мациевича («Фарман»). Самолёт располагался на ипподроме в Гнилом Углу, где и производились полёты. В городе Владивостоке других ровных площадок просто не было.



*Инструктор
Владивостокского
аэроклуба В.В. Сущинский
(старший)*

На следующий год, в августе 1912г., владивостокское небо уже покоряли члены местного аэроклуба. Благо учили тогда этому делу недолго: 3-4 месяца, в зависимости от сообразительности обучающегося. Все желающие (за немалую плату, конечно) могли обучиться пилотированию под руководством уже упомянутого авиатора В.В. Сущинского (старшего). Правда, ещё через год В.В. Сущинский уже судился с руководством аэроклуба, так как ему не выдавали положенное жалование. Судебным постановлением был даже наложен арест на тот самый аэроплан, принадлежащий местному аэроклубу. Но это уже совсем другая история...

8 октября 1912 г. Городской думой было решено отвести аэроклубу под аэродром 40 десятин земли в поле около станции «Океанская» на левом берегу реки Лянчихе (Богатая) в её нижнем течении. Там будет устроена первая любительская школа авиации на Дальнем Востоке. Руководить школой будет член Дальневосточного отдела Императорского Всероссийского Аэро-Клуба П.А.

Стрельников, который после годового обучения в Севастопольской военной авиашколе у одного из первых русских летчиков Леонида Георгиевича Ефимова, возвратится во Владивосток.

Поле под аэродром аэроклубу около ж/д станции «Океанская» было выделено, но данных выполнялись ли на нём полёты автору обнаружить не удалось. Ещё одно упоминание о ж/д станции «Океанская», связанное с авиацией, относится к времени Гражданской войны и интервенции.

Из американских лётных школ Келли Филд, Эллингтон Филд, Чанут Филд и Сан-Паулу морем во Владивосток пришло 25 б/у самолётокомплектов LWF «Модель V», закупленных у США французской военной миссией для белочехов, но все в плохом техническом состоянии. LWF представлял собой невооруженный почтовый самолет, тяжелый, с ненадежным мотором и низкими летными данными. Сами американцы признали его негодным для военных целей. Из 7 собранных чешскими механиками аэропланов LWF-V, №3 был разбит в марте 1919г., один аэроплан сгорел, остальные (бортовые №№ 80, 86, 109, 132 и 39953) летали, но первый же вылет закончился катастрофой. LWF не смог набрать высоту и рухнул на лед замерзшей реки. Оставшиеся 18 совсем «убитых» аэропланов за ненадобностью 26 марта 1919 года **на ж/д станции «Океанская»** были переданы в 14-й и 15-й Сибирские авиаотряды армии Колчака, американским машинам колчаковцы дали прозвище «Вильсон-Стюртеван».

Если собирали и облётывали аэропланы в районе ж/д станции «Океанская», то это подтверждает, что выделенное Городской думой поле использовалось Аэроклубом в качестве аэродрома. Это, в свою очередь, говорит о том, что аэродром любительской школы Дальневосточного отдела Императорского Всероссийского Аэро-Клуба являлся **первым аэродромом на территории г.Владивостока.**

Гидроаэродромы ж/д станции «Океанская»

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 конфликтов, спровоцированных японским военно-политическим руководством.

После захвата в 1931–1932 гг. японцами Маньчжурии и превращения ее в марионеточное государство Маньчжоу-Го там начал создаваться плацдарм для нападения на

СССР, при этом особое внимание уделялось подготовке японской Квантунской армии к будущей войне. Во второй половине 30-х годов Япония, поощряемая правительствами США, Англии и Франции и поддерживаемая гитлеровской Германией, перешла к прямым провокациям против Советского Союза.

Замысел будущей войны был изложен в документе генерального штаба японской армии «Основные принципы плана по руководству войной против Советского Союза», разработанном в августе 1936 г. В нем указывалось, что на первом этапе военных действий необходимо «захватить Приморье и Северный Сахалин», затем «заставить Советский Союз согласиться со строительством Великого монгольского государства». При этом подразумевалось, что данное «государство» должно целиком поглотить территорию МНР и находиться в полной зависимости от японских военных властей.

В марте 1938 г. штабом Квантунской армии был направлен в центр документ «Политика обороны государства», в котором в случае войны против СССР предписывалось силами Квантунской и Корейской армий нанести основной удар по советскому Приморью для его захвата путем отсечения войск Особой Дальневосточной армии от войск Забайкальского военного округа и их уничтожения.

Когда на Дальнем Востоке реально начала обостряться обстановка, стали приниматься экстренные меры. В июле-августе 1931 года с инспекционной проверкой воинских частей Дальний Восток посетил наркомвоенмор К.Е. Ворошилов. Результаты проверки были не утешительные. В последствие они легли в основу планов по развитию военной группировки в регионе: в первую очередь было принято решение о создании Морских Сил на Дальнем Востоке (МСДВ) - будущего Краснознаменного Тихоокеанского флота.

Дело в том, что флот на Дальнем Востоке был обескровлен. 23 октября 1922 года адмирал Старк, угнал из Владивостока все корабли Сибирской флотилии и суда Добровольного флота. Всего ушло из Владивостока 25 кораблей и судов, затем к ним присоединились корабли с Камчатки и Охотского моря, число вымпелов флотилии возросло до 30. По данным иностранной прессы, в Корею японцам был продан со всем военным снаряжением корабль «Маньчжур». 5 декабря 1922 года флотилия прибыла в Шанхай, где высадила всех пассажиров, а затем убыла на Филиппины. По прибытии в Манилу Г.К. Старк продал остатки флотилии и пароходы Добровольного флота. Все деньги, вырученные от продажи и запас золота, который удалось реквизирировать во Владивостоке при эвакуации, разделили между собой.



Силы авиации в Приморье были тоже не многочисленны. В 1931 году в Приморье авиация была сведена в 18-ю авиагруппу в г. Спасск-Дальний (истребительная и легкомобардировочная авиаэскадрилья, авиаотряд, авиапарк).

25 февраля 1932 года Председателем Реввоенсовета СССР К.Е. Ворошиловым был утвержден «План мероприятий по формированию МСДВ», согласно которому формирование флота, береговой обороны и ВВС МСДВ должно быть в основном завершено к концу 1933 года.

В Италии были закуплены несколько трехместных летающих лодок «Савойя» S-16бис (бис - суффикс, означающий «второй в серии»). Это был двухстоечный биплан с четырехлопастным толкающим винтом. Деревянная лодка была очень прочной. После опытной эксплуатации первых S-16бис купили еще 50 экземпляров, они применялись в авиации Черного моря и несколько экземпляров на Балтике до конца 1931 года. Впоследствии в Италии были закуплены летающие лодки «Савойя» S-62бис. С 1932 года началось их лицензионное производство на заводах в Таганроге. Было выпущено 22-е SM.62 и 29 улучшенных лодок, именованных МБР-4. Вот этими летающими лодками и вооружались первые авиаэскадрилья морских разведчиков.



Летающая лодка S-16бис



Летающая лодка S-62бис

Гидроаэродромы, на которых дислоцировались эти первые авиаэскадрильи морских разведчиков в г. Владивостоке находились в районе ж/д станции «Океанская».

Гидроаэродром «Океанская Западная»

43°15'13"сш 132°00'25"вд

Гидроаэродром «Океанская Западная» был расположен в районе ж/д станции «Океанская» между мысом Клыкова, мысом Марковского (западной оконечности полуострова Марковского*) и мысом Топким, напротив полуострова Де-Фриза**. Берега полуостровов Марковского и Де-Фриза образуют узкую горловину, шириной 2,2 км, которая соединяет заливы Амурский и Угловой. Западный берег залива высокий, за исключением низкого участка берега в районе перешейка, соединяющего полуостров Де-Фриза с материком. Восточный берег залива также низкий, в глубине этого берега местность повышается. Глубины на фарватерах, ведущих в залив Угловой 0,4—3,6 м; в непосредственной близости от этих фарватеров разбросано множество мелей, банок и отличительных глубин (см. Приложение №1, 2). Акватория гидроаэродрома 2000x2000, подходы открыты с юга со стороны Амурского залива. Замерзание в начале декабря, вскрытие в начале апреля. Работа со льда с 15 января по 15 марта. Метеоданные – господствующее направление ветров: зимой – северные и северо-западные, летом – южные, юго-восточные и юго-западные. Спуски на воду (слипы), маневренные площадки и стоянки для гидросамолётов были возведены на восточном берегу горловины на полуострове Марковского, там же было расположено два деревянных ангара 24x40, бензохранилище три цистерны по 50 куб. м. на 48,7т, масло хранилось в бочках 5,8 т, бомбохранилище постоянное каменное, водомаслогрейка стационарная (см. Приложение № 3).

На гидроаэродроме «Океанская Западная» базировался 55-й отдельный морской разведывательный отряд, 27-я отдельная морская ближнеразведывательная авиаэскадрилья, а затем 115-й омбрап и 539 оmdраэ.

Примечание:

** Назван по мысу Марковского, который является западной оконечностью этого полуострова (назван в 1874 г. по фамилии начальника гидрографической партии поручика корпуса флотских штурманов (КФШ) Н.И. Марковского).*

*** Назван по имени Джона Корнелиуса де Фриз – выходца из Голландии. Этот предприниматель прибыл во Владивосток в 1864-м и купил в городе несколько земельных участков. Де-Фриз осваивал угодья вдоль прибрежной полосы Амурского залива. Он основал собственное молочное хозяйство и сыроварню на полуострове, который теперь носит его имя.*

Гидроаэродром «Океанская Южная»

43°14'50"сш 132°00'45"вд

Гидроаэродром «Океанская Южная» находился на акватории бухты Бражникова, которая располагается в вершине Амурского залива к югу от мыса Клыкова, у северо-западного побережья полуострова Муравьёва-Амурского. Названа в 1912 г. по фамилии гидролога и ихтиолога В.К. Бражникова. С юга входящий мыс — мыс Дальний, с севера — мыс Клыкова, назван в 1873 г. по фамилии штабс-капитана корпуса флотских штурманов (КФШ) М.А. Клыкова. Ширина на входе 2,2 км. Подходы открыты с запада со стороны Амурского залива. Замерзание в начале декабря, вскрытие в начале апреля. Работа со льда с 15 января по 15 марта. Метеоданные – господствующее направление ветров: зимой – северные и северо-западные, летом – южные, юго-восточные и юго-западные. Протяжённость береговой линии — 4,3 км. Площадь акватории 2,14 км². Бухта мелководна, наибольшая глубина не превышает 3 м. Приливо-отливное колебание около 30 см. Спуски на воду (слипы), маневренные площадки и стоянки для гидросамолётов были возведены на восточном берегу бухты (см. Приложение №1, 2). Акватория 2000x2000, два деревянных ангара 24x40, бензохранилище 3 цистерны по 50 куб. м 80,3т, масло хранилось в бочках 4,0т,

бомбохранилище постоянное каменное, водомаслогрейка типа Ивлева. Там же было построено несколько кирпичных одноэтажных зданий для технического и лётного состава и хозяйственно-бытового назначения. Связь – телефонная. Подъездные пути – просёлочная дорога, проходимая автотранспортом. Водоснабжение: из озера с проточной водой, находившегося восточнее площадки за стоянками самолётов. На южном побережье имеются пляжи. Восточное побережье низкое, к нему примыкает долина самой крупной реки Владивостока Богатой (Лянчихе). Здесь расположена ж/д станция «Океанская», промзоны, склады. Северный берег возвышен, покрыт широколиственным лесом. На гидроаэродроме «Океанская Южная» дислоцировались самолёты 115-го омрап, но к концу 1940-х годов летать отсюда перестали. Затем в бухте располагалась ремонтная база гидросамолётов 115 омбрап и 539 омдраэ (см. Приложение № 4) и хранились списанные самолёты, в кабинах которых на местах воздушных стрелков-радистов тренировались обучающиеся в 124-м ВШМС(а) КТОФ радисты (в/ч 40710).



Гидроаэродром «Океанская Южная» и 124-й ВШМС(а) в/ч 40710

Гидроаэродром «Де-Фриз»
43°16'06"сш 131°58'52"вд

Архивные записи описания гидроаэродрома «Де-Фриз» гласят: «Форма акватории – круг диаметром 2 км. Возможна эксплуатация до 4 км. Акватория имеет большое количество банок с глубиной на них около 40 см. Средняя глубина акватории около 2 м. Приливо-отливное колебание около 30 см. Подходы открыты со всех сторон. Замерзание в начале декабря, вскрытие в начале апреля. Работа со льда с 15 января по 15 марта. Метеоданные – господствующее направление ветров: зимой – северные и северо-западные, летом – южные, юго-восточные и юго-западные» (см. Приложение №1, 2). История гидроаэродрома «Де-Фриз» началась в конце 1930-х годов, когда на берегу полуострова, в двух закрытых от ветра и волн бухтах в верхней части Амурского залива стали возводить спуски для самолётов (слипы), для личного состава были построены землянки на 170 человек и деревянная столовая тоже на 170 человек. К началу 1940-х годов здесь были возведены несколько шлакоблочных

построек хозяйственно-бытового назначения. Связь – телефонная. Подъездные пути – просёлочная дорога, проходимая автотранспортом в сухое время года. Водоснабжение: из колодца. Кроме гидроаэродрома, в 1938 году на полуострове Де-Фриза на мысе Прямом приступили к постройке сухопутного аэродрома, размером 500 на 700 метров (см. Приложение № 5). Задание на постройку было утверждено Командующим ТОФ, флагманом 1 ранга, Г.П. Киреевым в первой половине 1937 года. Здесь соорудили лётное поле, подземные деревянные бомбо- и бензохранилища, водомаслогрейку и караульное помещение. Периметр сухопутного аэродрома был оцеплен колючей проволокой.

Достоверно известно, что первые полёты на гидроаэродроме «Де-Фриз» выполняла 27-я отдельная морская ближнеразведывательная авиаэскадрилья, базирующаяся на гидроаэродроме «Океанская Западная». Для неё «Де-Фриз» был оперативным аэродромом. Летающие лодки МБР-2 выполняли здесь полёты со льда зимой, и с водной акватории в остальное время года.

Гидроаэродром «26-й км» НКВД

43°16'22"сш 132°02'02"вд

Гидроаэродром «26-й км» НКВД находился на восточном берегу Углового залива в 5-ти километрах северо-западнее ж/д станции «Океанская». Это — внутренний залив в вершине Амурского залива у основания полуострова Муравьёва-Амурского. Координаты: 43°19' с. ш. 132°02' в. д. Вдаётся в берег материка между мысом Тихий полуострова Де-Фриза и мысом Клыкова полуострова Марковского. Восточный берег залива в основном низкий с непродолжительными возвышениями. Северный берег низкий. Западный берег залива возвышенный, за исключением низкого участка в районе перешейка, соединяющего полуостров Де-Фриза с материком. Глубины на фарватерах, ведущих в Угловой залив, в среднем 0,4 — 3,6 м; в непосредственной близости от этих фарватеров разбросано множество песчано-илистых банок, в связи с чем Угловой залив в навигационном отношении мало пригоден. Волнение воды слабое в связи с закрытостью акватории. Зимой Угловой залив замерзает. Первый лёд появляется, как правило, уже во второй декаде ноября и держится до середины марта. Метеоданные – господствующее направление ветров: зимой – северные и северо-западные, летом – южные, юго-восточные и юго-западные (см. Приложение №1, 2). Акватория 2000х2000, подходы со всех сторон открытые. На восточном берегу залива расположены спуски в воду (слипы), маневренные площадки и стоянки для гидросамолётов, ангар, катерная пристань, штаб, казармы и дома начальствующего состава (см. Приложение № 6). За ними расположена санаторно-курортная зона «Садгород», известная лечебными грязями; к северу от Садгорода находится железнодорожная станция «Весенняя», от которой тянутся кварталы частного сектора, переходящие в промзону, включающую в себя предприятия пищевой промышленности, склады и многое другое. На северном побережье расположены посёлок Угловой, село Прохладное, посёлок Зима Южная.

Авиационные лётные части базировавшиеся на гидроаэродромах ж/д станции «Океанская»

В связи с тем, что в Приморье было мало сухопутных аэродромов, упор был сделан на создание гидроаэродромов, благо воды было достаточно. Поэтому, в соответствии «Планом организационных мероприятий на 1933 г.» штаба РККА по формированию МСДВ, кроме бомбардировочной авиации на Дальний Восток с западных районов страны были перебазированы авиаотряды, вооруженные летающими лодками. Большинство этих авиаотрядов постоянно или временно базировались на гидроаэродромах ж/д станции «Океанская». Авиационные отряды часто переименовывались в авиаэскадрильи, входили в состав вновь создаваемых полков или передавались в другие ведомства. Разобраться во всём этом порой сложно не только читателям, но и специалистам.

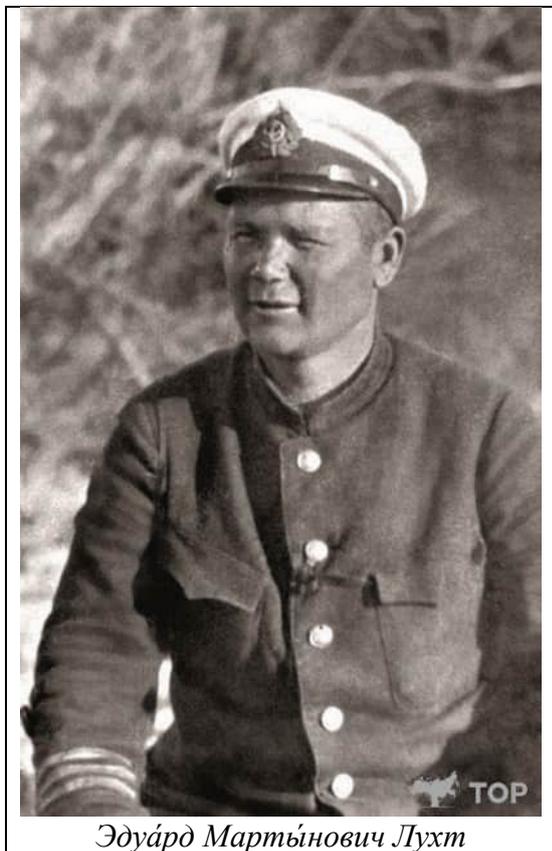
Процесс подготовки к полёту гидросамолёта был комплексным и непростым. Он обязательно включал осмотр акватории со специального катера и постановку буйков, обозначающих взлётную полосу. После этого летающая лодка на подкатном шасси скатывалась в воду со слипов – деревянных или бетонных спусков и отходила на некоторое расстояние от берега. После этого матросы убирали тележки шасси из-под днища машины, и она выруливала на старт, набирая скорость. Выкатывание самолёта из воды на маневренную площадку после вылета производилось в обратном порядке. Да и летное управление гидросамолётами дело не простое и характеризуется особенностями относительно навыков пилотирования, выполнения взлета и посадки на воду, управления по водной поверхности. Поэтому для управления таким аппаратом обычному пилоту нужно пройти конкретную подготовку. Гидросамолеты, летающие лодки и поплавковые выделены в отдельную категорию пилотирования. Подобное выделение вызвано характерными отличиями в способе эксплуатации, поскольку в отличие от сухопутных они более опасны и в зависимости от волнения воды могут не взлететь.

8-я авиационная эскадрилья морских дальних разведчиков 111-я дальнеразведывательная морская авиационная эскадрилья 111-й особый отряд ОСО 66-я отдельная морская разведывательная эскадрилья

В 1930 г. в составе ВВС Черного моря имелась 66-я отдельная морская разведывательная эскадрилья, вооружённая двенадцатью самолётами «Савойя» S-62бис. В декабре 1931 г. эскадрилья была направлена на Дальний Восток. В пути следования она стала именоваться 111-м особым отрядом ОСО. Первоначально эскадрилья прибыла на аэр. Красная Речка в Хабаровске, а затем в июле была направлена к новому месту дислокации – на ж/д станцию «Океанская». После февраля 1933 г. 111-й особый отряд ОСО стал именоваться 111-й дальнеразведывательной морской авиационной эскадрильей (дрмаэ). Командир эскадрильи - М.И. Пармичев. К апрелю 1933 г. 111-я дрмаэ переименована в 8-ю авиационную эскадрилью морских дальних разведчиков (Приказ РВС МС ДВ № 0039 от 27.02.1933г. РГА ВМФ ф. Р-1090. оп. 6, д. 11). Но 8-я авиаэскадрилья не долго базировалась на ж/д станции «Океанской», с 25 августа по 5 сентября 1933 года, в соответствии с планами расширения операционной зоны МСДВ на северо-западную часть Тихого океана, она совершила перелет с гидроаэродрома на ж/д станции «Океанская» на Камчатку двумя отрядами: первый – в составе 6 самолётов под командованием военморлёта А. Нехлопоченко, приземлился на аэродроме в Петропавловске, а второй, в составе 6-ти самолетов под командованием Н. Мухачева, приземлился на аэродроме Усть-Большерецк. Перелёт проходил через Красную Речку (Хабаровск) - Николаевск-на Амуре – Охотск – Магадан - Усть-Большерецк.

Один самолёт из первого отряда, пилотируемый пилотом Сечкоренко с начальником Авиации Погранвойск НКВД Дальневосточного края Э.М. Лухтом, потерпел аварию при посадке на гидроаэродроме Красная Речка (Хабаровск). Летающая лодка получила повреждения, экипаж уцелел. Повреждённый «Савойя» S-62бис заменили на МБР-2, и отряд продолжил перелёт.

Эдуард Мартынович Лухт (1893-1940) родился 10 августа 1893 года в с. Каракчора Григорьевской волости Перекопского уезда Таврической губернии. Сын кузнеца. С 1904 года — подручный в кузнице. Окончил Акчуринское 2-х классное министерское училище, 1-е отделение.



Эдуард Мартынович Лухт

В 1914—1917 годах — служил авиамотористом в Первой воздушной бригаде Балтийского флота. В 1917 году — принимал участие в штурме Зимнего дворца в Петрограде с 25 на 26 октября. Конвоировал царскую семью в Екатеринбург. С лета 1918 года — командир матросской пулеметной роты в гидроавиаотряде Волжской речной и Днепровской флотилиях. Воевал с казаками атамана А. И. Дутова на Волге, с белогвардейцами под Оренбургом, Орском и Актюбинском. Командующий 4-й армии РККА М. В. Фрунзе отправил Лухта учиться в летное училище. В 1919 году — окончил Школу Морской Авиации им. Л. Д. Троцкого в Петрограде (бывш. Гатчинская военно-авиационная школа) — с присвоением звания красный морской лётчик. С мая 1920 года — комиссар, с августа 1920 года — командир звена Туркестанского (Аральского) гидроавиаотряда на Южном фронте. С 1921 года — в Одесском гидроавиаотряде, где учил авиатехнике Сергея Королёва, будущего ракетного конструктора. В 1922 году — окончил Школу высшего пилотажа. В 1924 году — окончил Высшую военную школу красных морских лётчиков имени Троцкого в

Севастополе (совр. назв. ЕВВАУЛ). В 1924 году — окончил курсы при Военно-воздушной академии РККА им. профессора Н. Е. Жуковского, поступил в Первую военную школу лётчиков им. А. Ф. Мясникова — Качинскую авиашколу (совр. назв. КВВАУЛ). Учился в Качинской авиашколе и дружил вместе с будущими участниками спасения челюскинцев и первыми Героями Советского Союза: В.С. Молоковым, М. В. Водопьяновым, С. А. Леваневским. В 1926 году — служил в 53-м гидроавиаотряде в Севастополе (бухта «Омега»). В 1926 году — направлен управлением ВВС РККА для подготовки к Первой северной воздушной экспедиции Осоавиахима СССР: Владивосток — устье реки Лены. В 1927 году (21 июня — 27 августа) — участник Первой северной воздушной экспедиции Осоавиахима СССР (Владивосток-Тикси-Якутск-Иркутск) — 7,5 тыс. км по воздуху. В состав экспедиции входили пароход «Колыма» (сопровождение) и два самолета: трехместная летающая лодка «Савойя» S-16бис и пассажирский «Юнкерс Ф.13», переставленный на поплавки. На «Савойе» летел начальник летного звена, морской лётчик Э. М. Лухт, на «Юнкерсе Ф.13» — морской лётчик Е. М. Кошелев.

В 1928 году — назначен командиром 68-го отдельного речного гидроавиаотряда (ОРЕЧГАО) в/ч 69034 (Хабаровск-18) Дальневосточной военной флотилии. Первой морской авиационной части на Дальнем Востоке. Летал с командующим ОДВА В. К. Блюхером и с командиром Амурской военной флотилии (ДВВФ) военмором Я. И. Озолиным. По его инициативе канонерскую лодку — переоборудовали в плавбазу (емкость — четыре армейских самолета-разведчика Р-1 на поплавках). Участник боевых действий на КВЖД 1929

года. На морском самолете-разведчике МР-1 потопил флагман китайской (маньчжурской) флотилии — канонерскую лодку «Цзянхэн». С 1929 года — командовал авиацией Особой Краснознаменной Дальневосточной армии (ОКДВА), это подразделение преобразовано в 1938 году во 2-ю Воздушную армию ОКДВА. В 1930 году — окончил Курсы усовершенствования командного состава (КУКС). С 1933 года — инспектор по авиации ОГПУ ДВК. 15.10.1935г. нач. авиаотделения УПВО НКВД Дальневосточного края (Приказ НКВД СССР от 15.10.1935 г.). 31.05.1936г. полковник (Приказ НКВД СССР № 449 от 31.05.1936г.). С 1935 по 1938 годы — начальник авиационного отделения УКПВО — Управления пограничной и внутренней охраны УНКВД ДВК (Хабаровск) — Тихоокеанского пограничного округа НКВД, сформировал четыре дальневосточные авиачасти (Хабаровская, Владивостокская, Камчатская, Сахалинская). На Камчатке предложил использовать даровую энергию горячих природных источников для обогрева теплиц. В результате, в рационе авиаторов круглый год были свежие овощи. В 1938 году — демобилизовался в звании полковника. С 1-го октября 1938 года — командир Обского отдельного отряда/группы ГВФ (авиалинии) в Тюмени (ныне аэропорт «Плеханово»). Основатель Плехановского, Сургутского и Березовского аэропортов.

Один из организаторов авиационных частей ДВК, начальник авиационного отделения Тихоокеанского пограничного округа НКВД СССР Э.М. Лухт неожиданно стал «врагом народа» (ЦАПВ, ф. 220, оп. 1, ед.хр. 28, л. 95; ф. 14, ед.хр. 2964, л. 4; оп. 224, ед.хр. 2878, л. 14). Начальник Главного управления гражданского воздушного флота (ГВФ СССР) В.С. Молоков спас от доноса, который поступил на Лухта в управление. 29 мая 1940 года внезапно скончался в возрасте 46 лет. Похоронен на Текутьевском кладбище (Ленинский административный округ) в Тюмени. Награды:

14 декабря 1927 года — орден Красного Знамени «За проявленное мужество» за поход к о. Врангеля.

13 февраля 1930 года (вручен от 1929 года) — второй орден Красного Знамени «За отличия в боях с белокитайскими милитаристами на КВЖД».

1927 год — нагрудный знак «Открывателю воздушного пути Якутии от ЯкЦИКа», под № 2.

1927 год — знак «За экспедицию на остров Врангеля. 1924», вып. 1924 года.

15 октября 1935 года — знак «Почетный работник ВЧК-ГПУ (XV)» (приказ НКВД, № 325), в связи с 20-летием службы авиации.

1936 год — золотые часы от НКВД (приказ № 356).

22 февраля 1938 года — медаль «XX лет Рабоче-Крестьянской Красной Армии»

5 сентября 1933 г. оба отряда произвели посадку в Усть-Большерецке. 8 сентября 1933 г. первый отряд перелетел в Петропавловск-Камчатский, где сосредоточился в ковше торгового порта до постройки служебных и жилых сооружений на озере Халактырка. Как только стал лёд на озере, эскадрилья всем составом перелетела на Халактырку.

С 15 февраля 1934 г. 8-я авиационная эскадрилья морских дальних разведчиков и два морских авиазвена ВВС МСДВ были официально переданы в состав ОГПУ Дальневосточного края (Приказ РВС МС ДВ № 006 от 19.02.1934г. РГА ВМФ ф. Р-1090. оп. 6, д. 23). Такая передача выполнялась согласно постановлению Совета Труда и Оборона СССР от 21.07.1932 г. «О создании авиации пограничных войск ОГПУ». Такая же участь постигла и 68-й ОРЕЧГАО Амурской военной флотилии.

3-я морская дальнеразведывательная авиационная эскадрилья

65-й морской дальнеразведывательный авиационный отряд

Весной в апреле 1933 года из Севастополя из состава ВВС Черного моря на гидроаэродром «Океанская Западная» ВВС МСДВ в Южном Приморье прибыл 65 отдельный

морской разведывательный авиационный отряд (омрао), вооружённый самолётами «Савойя» S-62бис. Командир отряда Л.М. Порцель (1928 г.).

На основании «Плана организационных мероприятий на 1933 г.» штаба РККА по формированию МСДВ от 07 января 1933 г., в период с октября по 1 ноября 65-й омрао был обращён на формирование 3-й морской дальнеразведывательной авиационной эскадрильи ВВС МСДВ (Приказ РВС МСДВ № 0463 от 20.10.1933 г.). В эскадрилье, вооружённой самолётами МБР-4, числился 171 человек личного состава. В январе 1934 г. 3-я мдрэз перевооружилась на самолёты МБР-2. С 01 января 1936 г. на основании директивы ГШ РККА № 4/3/20386 от 14.12.1935 г. при 3-й омдрэз был сформирован тренировочный авиационный отряд № 3. Срок формирования 3-й тренао 15.02.1936г. Командир отряда капитан Леонович.



Самолёт МБР-2 3-й мдрэз над г. Владивостоком. 1935 г.

На ТОФ состояли на вооружении торпедные катера волнового управления (ВУ). В мае 1936 г. на трёх самолётах МБР-2ВУ с Балтики по железной дороге 4-е отдельное авиационное звено волнового управления (ОАЗ ВУ) 105-й авиабригады ВВС БФ было отправлено на Дальний Восток. 3 июня 1936 г. оно прибыло в Приморье, где было принято командиром 3-й мдрэз. В качестве временного пункта базирования 12-ти катеров предлагалась б. Улисс, а самолетов — гидроаэродром особого назначения (ОСО) «Океанская Западная». В последующем 4-е ОАЗ ВУ было направлено в б. Разбойник залива Стрелок и на основании приказа командующего ТОФ № 0295 от 13.07.1936 г. вошло в подчинение коменданту Шкотовского укрепрайона.

По состоянию на 1 января 1938 г. в составе эскадрильи на гидроаэродроме «Океанская Западная» числилось 20 МБР-2 М-34. Командир А.В. Борман (1933-38гг.). В мае 1938г. 3-я мдрэз вошла в состав вновь формируемого **115-го морского разведывательного авиационного полка ВВС ТОФ**.

27-я отдельная морская ближнеразведывательная авиационная эскадрилья
55-й отдельный морской разведывательный авиационный отряд
5-й отдельный авиационный отряд

В августе 1933 года 55-й отдельный морской разведывательный авиационный отряд (бывший 5-й отдельный авиационный отряд) из состава 106-й авиационной бригады ВВС Черноморского флота в соответствии с «Планом организационных мероприятий на 1933 г.» штаба РККА по формированию МСДВ от 07 января 1933 г., составом 17 самолётов «Савойя» S-62бис, убыл из г. Николаев ж/д эшелоном на Дальний Восток. В сентябре 1933г. отряд прибыл на ж/д станцию «Океанская». Местом его постоянной дислокации был определён гидроаэродром «Океанская Западная». С декабря 1934 г. в его состав принято авиационное звено волнового управления (ВУ), предназначенное для управления по радио торпедными катерами, с подчинением командиру 55 омрао (Приказ РВС МС ДВ № 0440 от 10.12.1934г. РГА ВМФ ф. Р-1090. оп. 6, д. 20). В январе 1936 г. 55 омрао перевооружился на самолёты МБР-2.

В апреле 1936 г. экипаж МБР-2ВУ под командованием командира авиазвена С.А. Щербакова в условиях надвигающегося тайфуна выполнил полёт на спасение 17 торпедных катеров ВУ в Японском море. Задача была успешно выполнена. В октябре 1936 г. 55-й отдельный морской разведывательный авиационный отряд переформирован в 27-ю морскую ближнеразведывательную авиационную эскадрилью (приказ НКО и приказ ком. ТОФ № 0061 от 07.10.1936 г.), имеющую на вооружении 19 самолётов МБР-2. По состоянию на 1 января 1938 г. в составе эскадрильи числился 21 МБР-2 М-34. 20 июня 1938 г. 27 морская ближнеразведывательная авиационная эскадрилья обращена на формирование одной из эскадрилий **115-го морского ближнеразведывательного авиационного полка**, базирующегося на гидроаэродроме «Океанская Западная». Командиры: П. Мещеряков (до октября 1933г.), Б.А. Почиковский (октябрь 10.33-05.1938г).

13-я отдельная морская авиационная эскадрилья
13-я морская дальнеразведывательная авиационная эскадрилья
13-я отдельная авиационная эскадрилья

В 1936-37 гг. 13-я отдельная морская ближнеразведывательная авиационная эскадрилья, вооружённая самолётами МБР-2, входила в состав ВВС Балтийского флота. В начале 1938 г. местом дислокации эскадрильи был гидроаэродром Вейно на Липовском озере. В мае 1938 г. она была перебазирована на Тихоокеанский флот, где была включена в состав 115 омрап в качестве 5-й авиаэскадрильи. В составе ВВС ТОФ эскадрилья стала именоваться 13-й морской дальнеразведывательной авиационной эскадрильей. В мае 1939г. 13-я омдраэ вышла из состава 115 омбрап и была переименована в 13-ю отдельную (морскую дальнеразведывательную) авиационную эскадрилью ВВС ТОФ. С 13 декабря 1940г. 13-я оаэ была обращена на формирование 2-й авиаэскадрильи 16 мбрап с дислокацией в бухте Суходол (Кангауз).

115-й морской ближнеразведывательный Юкинский авиационный полк
539-я отдельная морская дальнеразведывательная Юкинская
авиационная эскадрилья
3-я мдраэ, 13-я омраэ, 27-я омбраэ

Весной 1938 года в ВВС ТОФ, как и во всей авиации РККА, происходят изменения организационно-штатной структуры. Были расформированы существующие авиабригады и эскадрильи, их составляющие, которые, в основном, переформируются в авиационные полки.

В июне 1938 г. на основе отдельных морских авиаэскадрилий, приказом НК ВМФ СССР были сформированы морские ближнеразведывательные авиационные полки. Входящие в состав этих полков эскадрильи, фактически, являлись отдельными лётными частями, со своими штатами и номерами.

Одним из таких полков на основании приказа НК ВМФ СССР № 0036 от 28.08.1938г., приказа командующего ТОФ № 0047 от 29.06. 1938г. и приказа командующего ВВС ТОФ № 0087 от 19.05.1938г. в составе ВВС ТОФ на базе 27 омбраз и 3 омдраэ, формируется 115 морской ближнеразведывательный авиационный полк (омбрап) пятиэскадрильного состава на самолётах МБР-2.

Приказ по ВВС ТОФ № 0087 19.05.1938г. г. Владивосток

«О переходе частей ВВС ТОФ на новую организацию и штаты»

В соответствии с приказом командующего ТОФ частям и Управлению ВВС с 11 по 20 мая 1938г. перейти на новую организацию и штаты.

а) В период с 14 по 17 мая сформировать и передислоцировать управления бригад и полков.

в) 17 – 18 мая с.г. сформировать и передислоцировать личный состав 115-го разведывательного авиаполка (вместе с 13-й авиаэскадрильей).

г) Авиабазы сформировать в период с 18 по 20 мая 1938г.

*Переход на новую организацию и штаты производить с расчетом сохранения боевой готовности частей, для чего в штабах бригад и полков предварительно отработать весь документационный материал на передачу людей и имущества с тем, чтобы формирование новых частей, как боевых коллективов **занимало по времени несколько часов.***

Командующий ВВС ТОФ комбриг Жаворонков

Начальник штаба ВВС ТОФ полковник Игнатъев

Схема организационного построения ВВС ТОФ на 20.05.1938г.

(РГА ВМФ ф. Р-1090, оп. 3, д.66, л. 30-35)

Наименование части	Подчинение
115 омбрап	Штабу ВВС ТОФ
1-я – 5-я АЭ и 13-я АЭ	Командиру 115 омбрап

Согласно архивным записям 27 мбраэ, 3 мдраэ и 13 мбраэ первоначально сохраняли свои номера в составе полка, и лишь позднее получили порядковые номера. С 25.06.1938г. 5-я мбраэ 115 омбрап была расформирована. В качестве 5 АЭ в состав 115 омбрап была включена 13 мбраэ.

Можно только представить, какая сложная обстановка была в то предвоенное время, что на формирование новых частей, как боевых коллективов отводилось всего **несколько часов!**

В июле-августе 1938 года в ходе боев у озера Хасан 115 омбрап ограниченными силами (остальные силы находились в готовности № 2) составом одной авиаэскадрильи МБР-2 под командованием капитана М.В. Барташова выполняли вылеты с посадкой на озеро Хасан и в заливе Посьет, где они выгружали свои грузы на берег недалеко от расположения наших частей. Туда же они доставляли свежие газеты и почту для бойцов и командиров частей, остающихся в данном районе. Обрато вывозили тяжелораненых, взлетая прямо с акватории озера Хасан в госпитали, развёрнутые в школе № 12 и в санаториях в районе ж/д станции «Океанская». Посадку производили на акваторию бухты Бражникова, подруливая с ранеными прямо к берегу. Всего было вывезено 23 тяжелораненых красноармейца, 8 человек – на гидроаэродром «Океанская Южная», 15 человек – на гидроаэродром «Вторая Речка» (мыс Фирсова). Полк проводил плановую воздушную разведку и противолодочный поиск в заливе Петра Великого. Зона поиска простиралась от устья реки Тюмень-Ула (Туманная) до мыса Поворотный. Всего было выполнено 83 вылета на воздушную разведку.

В мае 1939 г. 13 мбраэ вышла из состава 115 омбрап и была переименована в 13-ю отдельную морскую дальнеразведывательную авиационную эскадрилью. В декабре 1940 г. 13 омдраэ была обращена на формирование 2-й авиаэскадрильи 16 омбрап с дислокацией в бухте Кангоуза (Суходол).

В 1940 г. в составе 115-го омбрап, вооружённого самолётами МБР-2 имелось 48 экипажей.

В годы войны основными задачами полка были воздушная разведка и противолодочный поиск в заливе Петра Великого. Зона поиска простиралась от устья реки Тюмень-Ула (Туманная) до мыса Поворотный.

С сентября 1943 г. на вооружение одной из эскадрилий полка начали поступать гидросамолёты PBN-1 «Номанд» (летающая лодка) и PBY-6A «Каталина» (самолёт амфибия), полученные по ленд-лизу и перегнанные с Аляски на ТОФ.



Самолёт PBN-1 «Номанд»



Самолёт PBY-6A «Каталина»

10 марта 1944 г. полку было вручено Боевое Знамя части, а 4 сентября 1945 г. – Грамота ПВС СССР к Знамени. Приказом НК ВМФ СССР № 00257 от 29.12.1944 г. и приказом командующего ТОФ № 0010 от 24.01.1945 г. был установлен годовым праздником части – 14 мая.

На зиму с 14.11.1944 г. по 30.01.1945 г. полк был передислоцирован на аэродром «Майхэ» для выполнения полётов на лыжах с грунтового аэродрома. В Амурском заливе летать уже было тесно. Зимой со льда залива Угловой производили полёты лётные части, дислоцировавшиеся на аэродромах «Угловая Южная» и «Центральная Угловая».

К 1 января 1945 г. в состав полка от промышленности поступило 4 самолёта Бе-4 (КОР-2). Самолёты были приписаны к авиационным звеньям лёгких крейсеров ТОФ «Каганович» и «Калинин», а лётный состав состоял на всех видах довольствия в 115-м омбрап. В боевых действиях против Японии эти самолёты не участвовали.

С началом войны с Японией в августе 1945 г., полк активно участвовал в боевых действиях авиации ТОФ.

Первый удар авиация флота нанесла по порту Юки ночью 9 августа. Бомбардировка портов началась спустя два часа после начала войны с Японией. На отсрочку повлиял начавшийся сильнейший тропический ливень. Хотя к августу 1945 г. самолёты МБР-2, которые состояли на вооружении 115 омбрап, уже безнадежно устарели, именно они начали боевые действия авиации ТОФ в войне с Японией. Первыми, около 2 часов ночи, свой бомбовой груз на Юки сбросили 12 самолетов МБР-2 115 отдельного морского ближнеразведывательного авиаполка (командир майор И. Г. Нехаев) тремя группами с высот 2200 - 1400 м бомбардировали транспорты и объекты порта. С подходом наших самолетов город и порт были затемнены. Первая группа самолетов сбросила бомбы на танкер, стоявший у причала, и подожгла его. В порту возник большой очаг пожара. Это облегчило выход самолетов других групп на цель. Самолеты безрезультатно были обстреляны зенитным огнем противника с берега и кораблей. В районе стоянок транспортов летчики зафиксировали 26 взрывов.

Последующие четыре дня стали для авиации ТОФ вынужденной передышкой, поскольку то районы аэродромов, то районы действий закрывались низкой облачностью и туманом.

«Туман, туман, седая пелена.

Далеко-далеко за туманами — война.

И идут бои без нас, но за нами нет вины -

Мы к земле прикованы туманом,

Воздушные рабочие войны».

В связи со сложными погодными условиями, 115 омбрап единственный из частей ВВС ТОФ, смог вылетать с гидроаэродрома «Океанская Западная». Самолёты МБР-2 полка 9 и 10 августа 1945 г. наносили бомбовые удары по корейским портам Юки и Расин. Ведущим был самолёт командира полка майора И.Г. Нечаева. Лётчики полка записали на свой счёт танкер, несколько уничтоженных складов, от бомбёжек возникло несколько пожаров на причалах и пирсах. Бомбардировки обеспечили проведение десантных операций в портах Юки и Расин «без сучка и задоринки». С 11 августа самолёты МБР-2 115-го омбрап, в связи с плохой погодой, вылетали только на воздушную разведку.

Приказом ВГК № 0501 от 15 августа 1945 г., за мужество и героизм, проявленные личным составом полка в боях с милитаристской Японией и за отличие в боях при освобождении корейского г. Юки (ныне – г. Унги), 115 омбрап было присвоено почётное наименование «Юкинский».

Летом 1946 г. в полку проводились испытания по применению самолётов Бе-4 с крейсеров ТОФ проекта 26 «Каганович» и «Калинин». В июле-августе с катапульты крейсера «Калинин» было выполнено 13 самолётных стартов, а в августе с крейсера «Каганович» ещё 5 стартов Бе-4. Во второй половине сороковых годов интерес к катапультным самолетам повсеместно в мире начал угасать. Для обеспечения кораблей ближней разведкой стали применять вертолеты. Самолёты по мере выработки ресурса были тихо списаны.

30 января 1947 г. на основании циркуляра НГШ ВМС № 0596, в связи со снятием с вооружения самолётов МБР-2, 4-я мбраз была расформирована.

15 июля 1950 г. на основании циркулярного указания ГОУ МГШ ВМС № 1297040 от 07.06.1950г. 115 омдрап переформирован в 539 отдельную морскую дальнеразведывательную авиационную эскадрилью, вооружённую 10 гидросамолётами РВН-1 «Номанд».

К 30 декабря 1955 г. во исполнение директивы ГШ ВМФ № ОМУ/4/53355 от 21.10.1955 г. 539 омдрап переведена на штат № 98/409-Ф (10 самолётов Бе-6).

Во второй половине 1956 г. в составе эскадрильи было 6 самолётов Бе-6, одна амфибия РВУ-6А «Каталина» и 10 экипажей.



Лётный состав 539 омдраэ.1959 год

15.07.1960 г. в рамках «дальнейшего значительного сокращения ВС СССР» на основании директивы ГШ ВМФ № ОМУ/13030 от 27.03.1960 г., 539 отдельная морская дальнеразведывательная авиационная эскадрилья была расформирована.

На вооружении части состояли гидросамолёты: «Савойя» S -16бис, «Савойя» S-62бис, МР-1, МБР-2, МБР-2ВУ, МБР-4, РВН-1 «Номанд», РВУ-6А «Каталина», Бе-6.

Частью командовали: М. Н. Проворов (в 1938 г. ВРИД), Б.А. Почиковский (май 1938 – август 1939 г.), М. В. Барташов (сентябрь 1940 - май 1943 г.), И. Г. Нехаев (1943 - 1946г.), П. Н. Кузнецов (1946 – 1948 г.), м-р В.Н. Иванов (январь 1949-май 1951 г), П. Я. Странников (1951 - 1953 г.), Н. И. Андриевский (1953 - 1955 г.), А. М. Медеян (1956 - 1957 г.), В. П. Калинин (август 1957 - апрель 1960 г.).

Потери авиационных частей ВВС ТОФ, базировавшихся на ж/д «Океанская»

Лётная работа не обходилась без потерь. Большинство катастроф приходилось на районы аэродромов. Те происшествия, которые происходили над морем или вдали от аэродромов, не позволявшие найти самолёт и экипаж числились как без вести пропавшие.

Боевых потерь в перечисленных выше авиационных частях не было. Обстоятельства и частные причины лётных происшествий подробно описаны в книге Я.В. Ливанского «Ушедшие в туман», но все частные причины объединяет основная причина лётных происшествий – человеческий фактор. «Нет аварийности оправданной и неизбежной. Аварийность и условия её возникновения создают люди своей неорганизованностью и безграмотностью». Так определил причины аварийности ГК ВМФ Адмирал Флота Советского Союза С.Г. Горшков.

Перечислим всех поимённо, «ушедших в туман» при выполнении полётных заданий.

В авиационных катастрофах погибли:

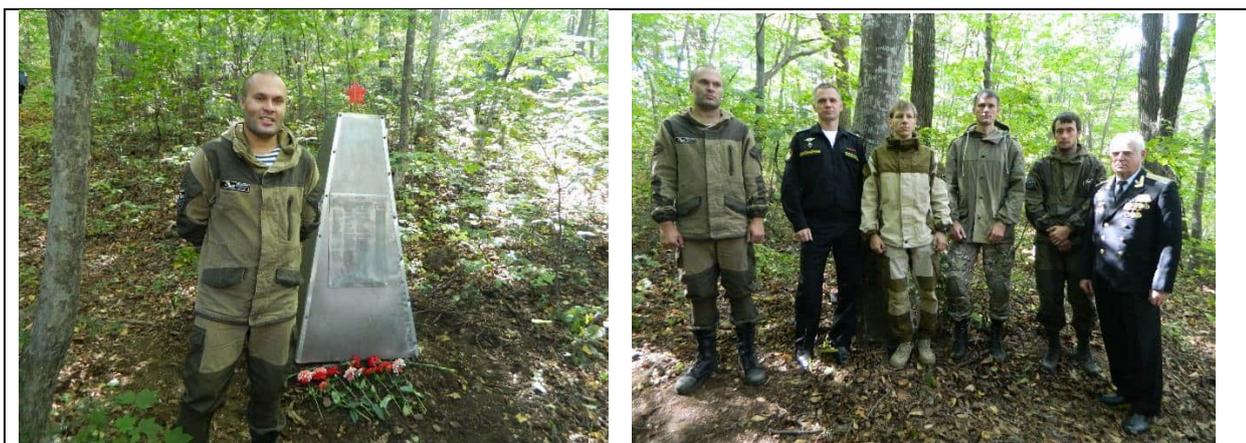
- 04 сентября 1934 года, 3 оаэ, катастрофа МБР-4, лётчик В.Н. Андреев, штурман Примаков, техник Дмитриенко;
- 01 февраля 1935 года, 3 мдраэ, катастрофа МБР-4, командир 3-го отряда Н.Д. Журавлёв;
- 02 июня 1937 года, 27 омбраэ, катастрофа МБР-2, летнаб Попов, стрелок-радист;
- 26 января 1938 года, 27 омбраэ, катастрофа МБР-2, лейтенант А.М. Ортин;
- 25 сентября 1938 года, 115 омбрап, катастрофа МБР-2, лётчик мл. лейтенант И.В. Степанов, штурман л-нт Я.Е. Печников, ВСП мл. краснофлотец Ларин;
- 13 мая 1939 года, 115 омбрап, катастрофа МБР-2, лётчики ст. лейтенанты Н.И. Терюмин, В.И. Сергеев, штурман старшина П.П. Ходский;
- 05 августа 1940 года, 115 омбрап, катастрофа МБР-2, лётчик лейтенант А.Д. Гречко, штурман лейтенант А.М. Титов, стрелок-радист мл. командир Мустафин;
- 05 сентября 1941 года, 115 омбрап, катастрофа МБР-2, лётчик Н.Д. Разживин;
- 09 мая 1942 года, 115 омбрап, катастрофа МБР-2, лётчик сержант К.В. Тимофеев, штурман лейтенант Г.В. Филатов, стрелок-радист старшина Н.Л. Новиков;
- 29 ноября 1943 года, 115 омбрап, катастрофа МБР-2, лётчик капитан Г.Ф. Полукаров, штурман мл. лейтенант Я.Ф. Соломко;
- 16 мая 1944 года, 115 омбрап, катастрофа МБР-2, стрелок-радист М.С. Прикота;
- 28 июля 1944 года, 115 омбрап, катастрофа МБР-2, лётчик-курсант ст. сержант В.А. Кочкин, штурман мл. сержант С.В. Каплунов;
- 19 февраля 1947 года, 115 омбрап, катастрофа МБР-2, штурман лейтенант Н.В. Нежигай;
- 19 февраля 1947 года, 115 омбрап, катастрофа МБР-2, лётчик ст. лейтенант Н.Т. Гордиенко, штурман ст. лейтенант Н.Н. Захаров, стрелок-радист С.А. Полин. Останки экипажа и обломки самолёта обнаружены 09 мая 2011 года ПО «АвиаПоиск»;
- 9 июля 1957 года, 539 омдраэ, катастрофа Бе-6, штурман капитан И.П. Манько, борттехник техник-лейтенант В.П. Васильев, стрелок-радист ст. матрос Ю.С. Лисич.

Пропали безвести:

- 10 августа 1945 года, 115 омбрап, МБР-2, лётчик ст. лейтенант В.И. Кубышкин, штурман лейтенант М.П. Криничный, стрелок-радист сержант Г.М. Чернышёв.

В авиационных частях, расположенных на ж/д станция «Океанская», погибших и умерших во время службы, хоронили на заброшенном теперь кладбище на Чёрной Речке. Могилы многих утеряны, кроме экипажа самолёта Бе-6. Поэтому по инициативе и непосредственном участии Поискового Объединения «АвиаПоиск» в сентябре 2017 года был установлен импровизированный памятник со списком всех погибших в гарнизоне военнослужащих и захороненных на кладбище Черная Речка. На открытии собрались не

многочисленные представители СМИ, администрации Советского района, ветераны и офицеры управления МА ТОФ. Был проведён траурный митинг.



Импровизированный памятник со списком всех погибших в гарнизоне военнослужащих и захороненных на кладбище Черная Речка. Участники митинга. Сентябрь 2017 г.

11 отдельный авиационный полк погранвойск

10-я отдельная авиационная эскадрилья ПВ МВД ТОПО

5-я морская отдельная авиаэскадрилья ПВ НКВД

11-й отдельный авиационный отряд ПВ НКВД

2-й морской авиационный отряд ПВ НКВД

2-я отдельная морская авиаэскадрилья Погранохраны НКВД СССР

8-я авиационная эскадрилья морских дальних разведчиков

111-я дальнеразведывательная морская авиационная эскадрилья

111-й особый отряд ОСО

66-я отдельная морская разведывательная эскадрилья

8 января 1932 г. начальником ВВС Черноморского флота был издан приказ о перебазировании 66-й авиационной разведывательной эскадрильи из Севастополя на Красную речку (Хабаровск). Она была вооружена самолетами МР-1 и «Савойя» S-62бис. Здесь 66-я отдельная разведывательная авиаэскадрилья была переформирована в 111-й отдельный авиаотряд с подчинением Особой Дальневосточной Краснознаменной армии. Вскоре авиаотряд был перебазирован на гидроаэродром ж/д станцию «Океанская» под Владивостоком и был переименован в 8-ю отдельную разведывательную авиаэскадрилью.

В августе 1933 г. 8-я отдельная разведывательная авиаэскадрилья, в соответствии с планами расширения операционной зоны МСДВ на северо-западную часть Тихого океана, перебазировалась на Камчатку с оперативным подчинением Камчатскому пограничному отряду ОГПУ ДВК. Одиннадцать экипажей самолетов «Савойя» С-62 бис, МР-1 и Ш-2 совершили беспрецедентный по тому времени групповой перелет по маршруту Владивосток — Хабаровск — Николаевск-на-Амуре — Охотск — Магадан — Усть-Большерецк, и наконец привелись на гидроаэродроме оз. Халактырка (ЦАПВ, ф. 777, оп. 1, ед.хр. 1; ф. 778, оп. 1, ед.хр. 1). 27 марта 1934 г. эскадрилья была официально передана из ВВС РККА в ОГПУ, а 22 мая 1934 г. эскадрилья, в соответствии с приказом, была включена в состав Пограничной охраны ОГПУ ДВК. 5 марта 1935 г. 8-ю отдельную авиаэскадрилью переименовали во 2-ю отдельную морскую авиаэскадрилью Погранохраны НКВД СССР. Командиром пограничной эскадрильи до конца 1937 г. был М.И. Пармичев, бывший ее командиром еще во Владивостоке. В начале 1938 г. командиром эскадрильи стал капитан П. Соловьев.



Самолёт МБР-2. Гидроаэродром «26-й км» НКВД середина 30-х

Являясь базовой авиационной частью, 2-я отдельная морская авиационная эскадрилья Погранохраны НКВД (2-я омаэ) дала жизнь другим пограничным авиационным отрядам дальневосточной границы. Так, 15 апреля 1933 г. тогда еще от 8-й омаэ на ж/д станции «Океанская» выделился 2-й морской авиационный отряд в составе трех самолетов Ш-2, позднее дополненных тремя самолетами По-2, и был перебазирован на берег залива Угловой, в 5 км северо-западнее ж.д. станции «Океанская» г. Владивостока для усиления морских и сухопутных частей правого фланга Тихоокеанского пограничного округа. Командиром авиаотряда стал М. Репин. Вскоре отряд был переименован в 11-й отдельный авиационный отряд погранвойск НКВД. 15 апреля 1933 г. стало днем рождения Владивостокской пограничной авиационной части.

Летающие лодки Ш-2 конструкции Б. Шаврова поступили в авиационные части пограничных войск в 1933 г. и были способны садиться и взлетать с суши и с воды.



Самолёт Ш-2

В эпопее спасения челюскинцев принимали участие и два экипажа 11-го отдельного морского авиационного отряда. За активное участие в спасении челюскинцев, в приказе ОГПУ от 5 июля 1934 г. отмечено: «За отличные летные качества, успешную ледовую разведку и обеспечение связи» командиры самолетов Шурыгин и Шестов были награждены именным оружием «Маузер большого калибра» с надписью: «За энергию и мужество при выполнении

заданий в воздухе по спасению челюскинцев», а штурманы, техники и красноармейцы — именными часами с надписью: «Бойцу-чекисту за ударную работу по спасению челюскинцев», денежными премиями и грамотами.

Спустя два года отряд был переформирован в соответствии с новым штатом, который предусматривал 169 человек личного состава и 10 самолетов МБР-2 с двигателями М-17Б вместо самолетов Ш-2. Однако самолеты МБР-2 были получены только в 1939 г.

В июле-августе 1938 года в ходе боев у озера Хасан всего за 10 активных дней хасанских событий, с 25 июля по 4 августа, летчиками части было произведено 29 самолетовылетов с общим налетом 36 ч 55 мин. Они производили разведку в заливе Посьет, доставку документов, грузов, боеприпасов к месту боевых действий, эвакуацию тяжелораненых, взлетая прямо с акватории озера Хасан, доставляя их в госпитали, развернутые в школе № 12 и санаториях в районе ж/д станции «Океанская». Посадку производили на акваторию бухты Бражникова, подруливая с ранеными прямо к берегу. За участие в хасанских событиях 42 военнослужащих авиаотряда были награждены нагрудным знаком «Участник хасанских событий». Командиром авиаотряда в это время, после снятого с должности Краузе, которого объявили «Врагом народа», был капитан В. Балясников. К большому сожалению, один из вылетов закончился авиакатастрофой самолета за мысом Гамова. Следовавший 3-го августа 1938 г. из Посьета во Владивосток самолет МБР-2 11-го МАО ПВ НКВД с ранеными вследствие аварии сделал вынужденную посадку в б. Витязь, в результате которой погиб флагманский штурман авиаотряда старший лейтенант А.И. Прокопчук. К месту аварии был выслан СКР ТОФ, который снял раненых с самолета и доставил их во Владивосток. (ЦАПВ, ф. 774, оп. 1, ед.хр., л. 50; Исторический формуляр 11 ОАО). А.И. Прокопчук был похоронен на крутом берегу Углого залива рядом с гидроаэродромом. 17-го сентября 1951 г. при выполнении тренировочного полёта ночью трагически погиб командир 10-й отдельной авиационной эскадрильи ПВ МВД ТОПО подполковник В.К. Корчевский. Его похоронили рядом с А.И. Прокопчуком. В 1972г. на месте их захоронения сооружен памятник, представляющий собой высокую стелу, стоящую между их могилами.



Памятник старшему лейтенанту А.И. Прокопчук и подполковнику В.К. Корчевскому

Памятник, объект исторически-культурного наследия народов РФ регионального значения (Приморский край); рег. №251711287700005 (ЕГРОКН); местонахождение - 26 км трассы Владивосток-Хабаровск, территория в/ч 2127; наименование, дата и номер решения органа государственной власти о постановке объекта на государственную охрану - Решение Исполкома Приморского краевого Совета народных депутатов № 125 от 27.02.1987 г.

После формирования авиабригады погранвойск в сентябре 1939г. Владивостокский 11-й морской авиаотряд был преобразован в 5-ю морскую отдельную авиаэскадрилью, с подчинением ей Хабаровского отдельного морского авиазвена самолетов МБР-2, командиром которого был назначен старший лейтенант А. Шестов.

Штат каждой отдельной авиаэскадрильи предусматривал 15 самолетов. Из них: одномоторных самолетов — 12, учебных и связи — 2, транспортных двухмоторных — 1. Личный состав насчитывал в морских — до 275 человек, из которых: управление — 36 человек, боевые звенья — 78 человек, инженерно-технический состав — 80 человек (ЦАПВ, ф. 30, оп. 1, д. 168, л 16—20). Кроме того, морские эскадрильи комплектовались плавсредствами, состоявшими из 2-х катеров, 2-х моторных и 9-ти весельных шлюпок.

Большую служебно-боевую работу в годы Великой Отечественной войны проделала 5-я Владивостокская отдельная морская пограничная авиаэскадрилья. Командиром эскадрильи с 1940 по 1942 г. был майор В. Балясников. Эскадрилья имела на вооружении самолеты По-2 и гидросамолеты МБР-2. Летали, базирясь в основном, в пограничных отрядах (командировки составляли до 240 дней в году). Особенно много неприятностей доставляли японские суда и японские кордоны вдоль государственной границы, проходившей в труднодоступной морской, речной и горной местностях.

Активное участие в боевых действиях против японских самураев принимала 5-я отдельная морская авиаэскадрилья погранвойск. Командир 5-й Владивостокской отдельной пограничной морской авиаэскадрильи капитан Бабич 5 августа 1945 г. получил из штаба войск Тихоокеанского пограничного округа приказ: перебазироваться к 12 ч 6 августа на оперативные аэродромы Иман, Комиссарово, Гродеково и поступить в распоряжение начальника охраны тыла 1-го Дальневосточного фронта. 8 августа 1945 г. в условиях жесткого режима радиомолчания летчики вылетели во все пограничные отряды округа, имея на борту пакеты с приказами начальника охраны войскового тыла 1-го Дальневосточного фронта о переходе ударной группы войск и пограничных отрядов государственной границы и ликвидации японской пограничной охраны.

В августе 1945 г. личный состав эскадрильи был обращён на укомплектование частей ВВС ТОФ, а два самолёта МБР-2 были направлены в Порт-Артур.

Подтверждением высокой оценки работы личного состава стало награждение правительственными наградами 13 человек летно-технического состава орденами, 201 человека медалями «За победу над Японией» и «За боевые заслуги», а всего личного состава части поощрение благодарностью Верховного Главнокомандующего.

К концу Великой Отечественной войны морские авиационные части пограничных войск, оказались в тяжелом положении. Ресурс гидросамолетов МБР-2 и их двигателей был на исходе, а запасных частей к гидросамолетам уже не было, так как промышленность еще до начала войны прекратила производство этих машин. Переход частей морской авиации на сухопутные самолеты быстро не представлялся возможным, так как все обустройство этих частей было связано с водной стихией.

Между тем в конце войны от вернувшихся с фронта офицеров стало известно, что на некоторых приморских аэродромах Польши и Германии находятся одномоторные самолеты на поплавках «Арадо-196», оставленные немцами при отступлении и вполне пригодные для полетов. В Германию был отправлен лётно-технический персонал, обнаруживший значительное количество самолетов «Арадо-196» с различными повреждениями. Работы по восстановлению самолетов «Арадо-196» проводились одновременно на двух аэродромах. В итоге было восстановлено 37 гидросамолетов, из них 18 — в Дамгарстене, и 19 — в Дассове. Было принято решение: часть отремонтированных самолетов перегнать в страну своим ходом,

остальные отправить по железной дороге в авиационные части пограничных войск, расположенных на Дальнем Востоке. Вскоре инженер-полковник Е. Шеверга отправил в Советский Союз два железнодорожных эшелона (86 вагонов), погрузив в них 62 двигателя, 30 поплавков, 8 плоскостей, большое количество приборов, запасных частей и технической литературы с документацией. Руководил этой работой инженер-майор Есиков. По прибытии самолетов в дальневосточные части пограничных войск на мысе Фирсова, гидроаэродром «Вторая Речка», были организованы сборы летно-технического состава частей по изучению их конструкции и эксплуатации. Сборы проводили главный инженер авиационной бригады пограничных войск Е. Шеверга, главный штурман М. Зонов, старший инспектор-летчик по морским самолетам Н. Озеров.

Более десяти лет эти машины успешно использовались в охране морских границ СССР во всех авиачастях Дальнего Востока. А после того как на них поставили советский двигатель АШ-62ИР, то они прослужили еще около десятка лет, вплоть до 1962 г., когда окончательно были списаны.



Самолёты «Арадо-196а» на стоянке 10-й отдельной авиационной эскадрильи ПВ МВД ТОПО. Гидроаэродром «26-й км» НКВД. 1947-48 г.г.

В 1946 г. на Южный Сахалин из Владивостока было переброшено звено МБР-2.

18.06.48 г. приказом МВД авиация пограничных войск подверглась очередной реорганизации, создан авиационный отдел ГУПВ МВД СССР. В его подчинение передавались 10-я (Владивосток) отдельная авиаэскадрилья.

В связи с резким обострением обстановки на советско-китайской границе, произошла реорганизация авиации пограничных войск СССР 01.08.60 г.- 01.10.72 г. На базе 10-й отдельной авиационной эскадрильи сформирован 11-й отдельный авиационный полк, в/ч 2127 (г. Владивосток) Краснознаменный Тихоокеанский пограничный округ КГБ при Совете Министров СССР.

В последующие годы, после списания летающих лодок и поплавковых самолётов, 11-й отдельный Владивостокский авиационный полк погранвойск стал чисто сухопутным. Местом его дислокации стал аэродром «Озёрные Ключи».

На вооружении части состояли самолёты: «Савойя» S-62бис, МР-1, МБР-2, Ш-2, «Арадо-196», Ан-2 (на поплавках).

До сих пор личный состав и ветераны полка с теплотой вспоминают о послевоенных командирах, руководивших полком в различные годы: майоре Бабиче (1945—1948 гг.), подполковнике Евсееве (1949—1955 гг.), подполковнике П. Четверякове (1956—1960 гг.), подполковнике Карчевском (1961—1964 гг.), полковнике В. Лихачеве (1965—1974 гг.), полковнике Ю. Попове (1975—1979 гг.), полковнике Ю. Дорофееве (1981—1983 гг.), полковнике Ю. Шатохине (1983—1985 гг.), полковнике В. Белозерцеве (1986—1992 гг.), полковнике П. Чиндине (1993—1996 гг.), полковнике А. Курносове (1996—1997 гг.), полковнике С. Канском (1998—2004 гг.). С 2005 г. авиационной частью командовал полковник Ю. Черников.

Заключение

Сейчас о некогда серьёзных четырёх гидроаэродромах ж/д станции «Океанская» напоминают лишь разбитые и заросшие маневренные площадки и ДОСы. Большинство домов приведено в порядок и в них проживают обычные гражданские семьи, а улицы носят не номера, а названия – Гражданская, Есенина, Коммуны. На стенах бывших домов офицерского состава местами сохранились даже эмблемы ВВС. В гарнизоне была школа, магазин Военторга, за стоянками самолётов разместился Военный дом отдыха «Сокол», футбольное поле. После расформирования части, почти все военнослужащие и их семьи разъехались из гарнизона.

Остатки бетонных оснований, маневренных площадок и спусков в воду (слипов) – это всё, что сегодня осталось от гидроаэродромов на ж/д станции «Океанская». Сохранился военный дом отдыха «Сокол» и бывшие ДОСы – дома офицерского состава. Почти у каждого из этих сооружений своя история. Ещё одной достопримечательностью этой территории является пруд с лотосами, на цветение которых приезжают посмотреть жители г.Владивостока.

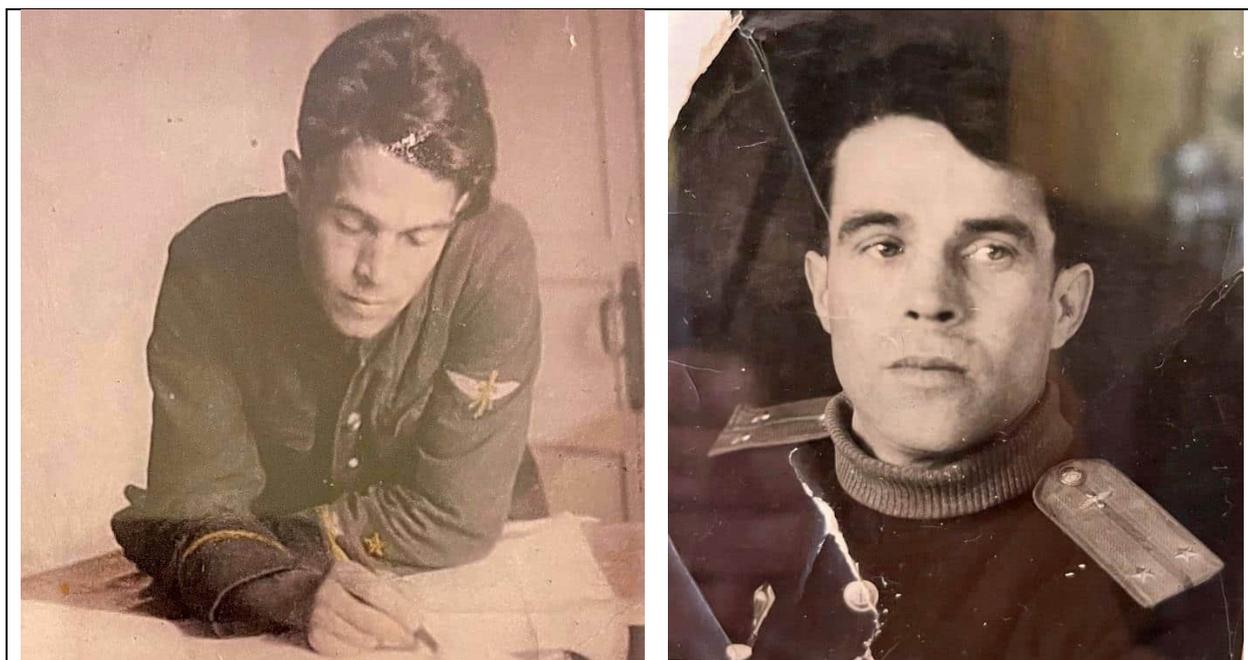
Послесловие

Интерес к бывшим аэродромам, находившимся на территории г. Владивостока, не утихает. К теме «забытых» аэродромов и лётных частей, дислоцировавшихся на них, возвращались в своих статьях и книгах Павел Левшов, Ярослав Ливанский, В.С. Новиков. Поднимаются эти вопросы и на различных форумах в соцсетях. Порой происходят неожиданные повороты в развитие этой темы.

Так, конце мая 2022 года в Совет ветеранов Морской авиации ТОФ обратился Афанасьев Геннадий Евгеньевич, который прибыл во Владивосток, чтобы побывать на своей малой родине. Он родился 4 октября 1946 года в гарнизоне 115-го Юкинского омбрап за две недели до перевода отца в Крым. О жизни в гарнизоне слышан по рассказам матери и хотел бы побывать в тех местах, где жили его родители и где родился он сам.

*Его отец, капитан **Афанасьев Евгений Григорьевич**, ветеран Великой Отечественной войны, стрелок-радист самолёта МБР-2 115-го Юкинского отдельного морского ближнеразведывательного авиационного полка (омбрап), базировавшегося на гидроаэродромах «Океанская Западная» и «Океанская Южная» Амурского залива. Имеет награду – медаль «За победу над Японией», удостоверение подписано командиром 711 авиабазы. По болезни в 1946 году отстранён от лётной работы, переведён в Крым в Евпаторию начальником ДОФ (до призыва в армию закончил режиссёрский факультет*

театрального института), через 2 года переведен в Качу на ту же должность. С этой должности в последствии и был демобилизован.



Афанасьев Евгений Григорьевич. На одной он курсант, а вторая датируется 1944-45гг.

Председатель Совета ветеранов МА ТОФ 2 июня 2022 года провёл с Геннадием Евгеньевичем и его женой экскурсию в музей Морской авиации ТОФ, познакомил с типами самолётов, бывших на вооружении полка и на которых летал его отец, с картой г. Владивостока, на которой указано место дислокации 115-го омбрап. Затем отправились на ж/д станцию «Океанская» к местам базирования эскадрилий полка, побывали на сохранившихся бетонных местах спуска гидросамолётов в воду (слипах) в бухте Бражникова, на маневровых площадках самолётов, в районе ангаров самолётов, около развалин технических домиков эскадрилий. Прошлись по гарнизону полка, постояли у сохранившихся домиков тех времён, в одном из которых жила семья Афанасьевых и родился сам Геннадий Евгеньевич. Сфотографировались на память у одного из них. На этом экскурсия и закончилась, но история имела продолжение.



Афанасьев Г.Е. с женой на маневренной площадке самолётов в бухте Бражникова и у одного из домов бывшего гарнизона 115-го омбрап



*Полковник А.А. Притчин и профессор, доктор исторических наук, главный научный сотрудник Института археологии РАН Г.Е. Афанасьев.
Бывший гидроаэродром «Океанская Южная». 2022 г.*

Через неделю пришло письмо по электронной почте:

Сегодня 10.06.2022 в 0:05

*Председателю Совета ветеранов морской авиации
Краснознамённого Тихоокеанского флота
полковнику Александру Александровичу Притчину*

Глубокоуважаемый Александр Александрович.

Город Владивосток, в отличие от большинства субъектов РФ, славится тем, что вспоминает о своих ветеранах не только в 9 мая. В годы Второй мировой войны Владивосток потерял на этой кровавой бойне тысячи славных сынов и дочерей. Владивосток не стал местом боев и сражений, но он сам был важным форпостом, который не позволил нарушить восточные границы нашей страны. А его жители отправляли на фронт все, что могли. И конечно же, морская авиация Краснознаменного Тихоокеанского флота играла важную ключевую роль. Хочу выразить Вам глубокую благодарность за создание музея морской авиации, где бережно хранятся экспонаты истории наших славных летчиков, базирующихся в Приморье. Техника, форма, письма, картины, фотографии, карты - все это просто наполнено историей наших с вами отцов, дедов и прадедов. Ощущения, которые доводится испытывать, после посещения Вашего музея, а также мест дислокации 115 авиационного полка в районе ж/д станции «Океанская» незабываемы и не поддаются описанию словами. Я специально приехал во Владивосток, чтобы своими глазами увидеть место, где служил мой отец и где я родился. Благодаря Вам эта мечта осуществилась. Низкий Вам поклон.

P.S. Посылаю две фотографии Афанасьева Евгения Григорьевича. На одной он курсант, а вторая датируется 1944-1945 гг.

*Афанасьев Геннадий Евгеньевич, профессор,
доктор исторических наук,
главный научный сотрудник Института археологии РАН*

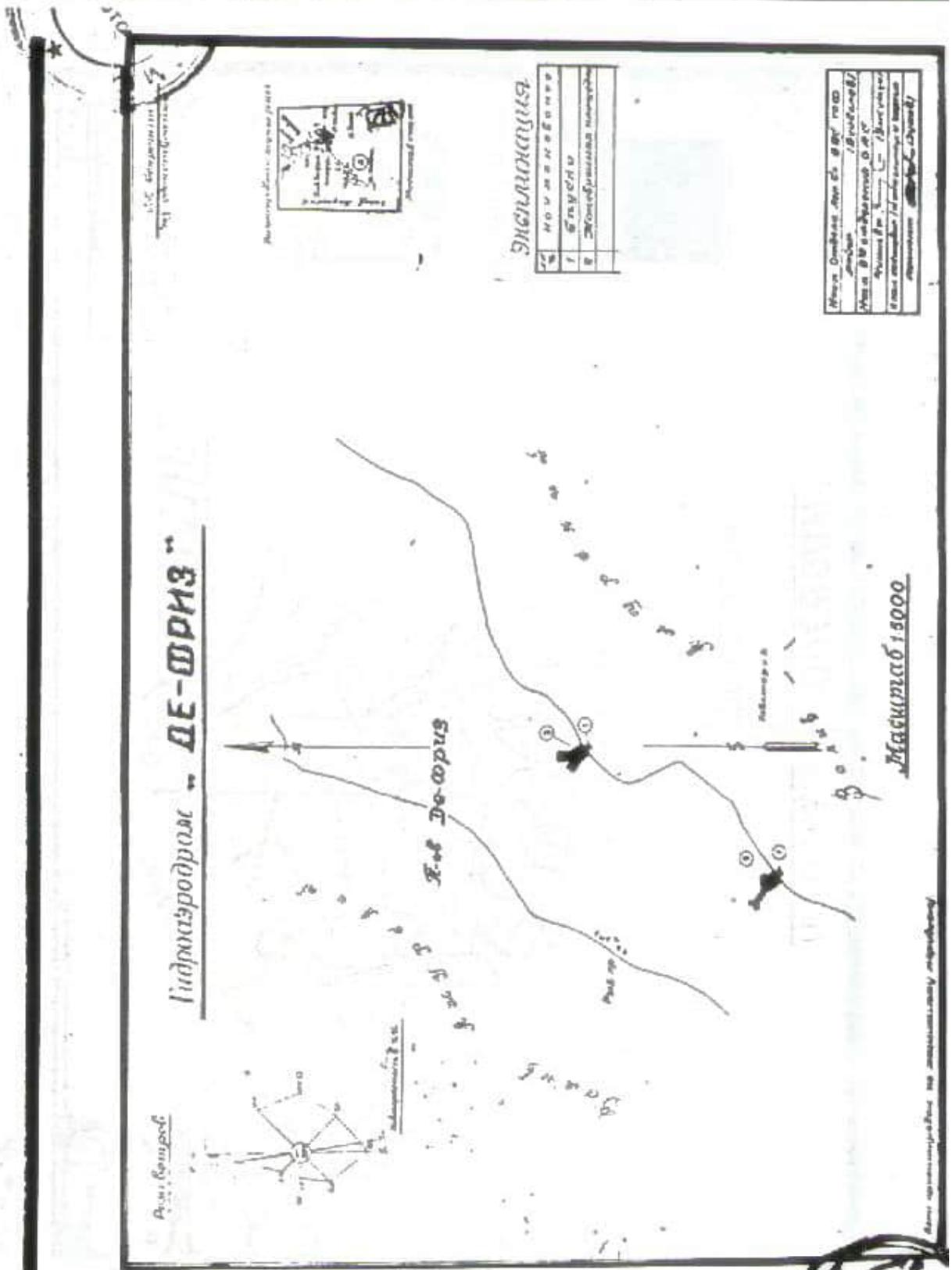
10.06.2022 г.

Вот такое продолжение.

Приложения



Схемы аэродромов и гидроаэродромов ВВС ТОФ. 1942 год



Использованная литература

1. Левшов П.В., Болтенков Д.Е. Век в строю ВМФ. Авиация Военно-морского флота России в 1910-2010. Санкт-Петербург, ООО «Береста», 2012 г.
2. Зайцев Ю.М. Отчет о научно-исследовательской работе. Развитие аэродромной сети авиации Тихоокеанского флота в годы Великой Отечественной войны (1941 – 1945гг.). Шифр «База» № 107601.
3. Альбом схем аэродромов и гидроаэродромов ВВС ТОФ 1942 г. ЦВМА.
4. Ливанский Я.В. Ушедшие в туман. 1 часть. 1933-1945 гг. Казань, «Логос», 2018 г.
5. Ливанский Я.В. Забытые аэродромы Владивостока.
6. Брошюра. Устав Владивостокского кружка любителей воздухоплавания. 1910г.
7. Газета «Владивосток» №2602 от 23 сентября 2009г.
8. ГШ ВС СССР. Карта 52-36.
9. «Военно-исторический журнал» № 8, 2018 г. Колесниченко К.Ю., Левшов П.В. ВВС в вооруженном конфликте у озера Хасан (июль-август 1938 г.).
10. Автор-составитель В.С. Новиков. Авиация органов безопасности. 90 лет на страже отечества. Граница, 2003г.
11. В.С. Новиков. Крылья границы: Историко-документальный очерк. М.: Граница, 2008. 455с.: 40 л. ил.
12. Журнал «ФСБ: За и против» №4 (26) август–сентябрь 2013г.
13. Памятники истории и культуры Приморского края. Материалы к своду.
14. А. Кулеба «Крылья спецслужбы России».
15. «Граница России», № 31, август, 2006 г.
16. Журналы «Пограничник», август, 2004 год, август, 2006 год.
17. Артемьев А.М. Морская авиация России. М.: Воениздат, 1996. С. 94
18. А.И. Степанов. Русский берег. История географических названий. Дальневосточное книжное издательство, 1976 г.
19. Лоция северо-западного берега Японского моря от реки Туманная до мыса Белкина. МО СССР. 1984г.
20. В.И. Калинин, Ю.В. Иванов, Н.В. Гаврилкин. «Железнодорожная эскадра» Тихоокеанского флота: ж/д артиллерия в береговой обороне Владивостока и Порт-Артура (1932-1960 гг.). Издательство «ЛИТ», 2022 г.
21. Материалы экспозиций Музея пограничного управления ФСБ России по Приморскому краю.
22. Материалы экспозиций Дальневосточного Музея авиации. Приморский край, г.Арсеньев.

Содержание

1. От автора	3
2. Немного истории	3
- Дальневосточный отдел ИВАК	4
3. Гидроаэродромы ж/д станции «Океанская»	6
- Гидроаэродром «Океанская Западная»	9
- Гидроаэродром «Океанская Южная»	9
- Гидроаэродром «Де-Фриз»	10
- Гидроаэродром «26-й км» НКВД	11
4. Авиационные лётные части базировавшиеся на гидроаэродромах ж/д станции «Океанская»	12
- 8-я авиационная эскадрилья морских дальних разведчиков	12
- 3-я морская дальнеразведывательная авиационная эскадрилья	14
- 27-я отдельная морская ближнеразведывательная авиационная эскадрилья	16
- 13-я отдельная морская авиационная эскадрилья	16
- 115-й морской ближнеразведывательный Юкинский авиационный полк	16
- Потери авиационных частей ВВС ТОФ, базировавшихся на ж/д «Океанская»	16
- 11 отдельный авиационный полк погранвойск	22
5. Заключение	27
6. Послесловие	27
7. Приложения	30
8. Использованная литература	37

Александр Александрович ПРИТЧИН

**Аэродромы
ж/д станции
«ОКЕАНСКАЯ»**

**Художественное оформление и
компьютерная вёрстка
Александр ПРИТЧИН**

Редактор ПЯТОВА О.А.

Формат 60x80/8. Печать офсетная.
Усл.печ. л. – 23,25. Бумага офсет, 80г.
Гарнитура Times New Roman
Тираж 25 экз.
Отпечатано в типографии «Винсент Ван Гог»
690001, г. Артём, пл. Ленина, 7/1





Автор книги профессиональный военный, «Заслуженный военный летчик РФ», гвардии полковник. Родился в г. Челябинске 25.10.1951 г. После окончания Оренбургского ВВАУл - служба в Морской авиации Тихоокеанского флота. После окончания службы, работал в ДОСААФ и различных авиакомпаниях. В настоящее время проживает в г. Владивосток, женат, имеет трех сыновей, двое из которых продолжают семейную традицию - офицеры Морской авиации.

Александр Притчин автор книг: «Белые пески Камрани» - о становлении авиаморской базы на полуострове Камрань во Вьетнаме, «Стажировка» - о прохождении курсантами старших курсов Оренбургского ВВАУл стажировки в боевом полку на аэродроме «Умбозеро» на Кольском полуострове, «Сашкины рассказы» - коротенькие рассказы о школьной жизни, поэтического сборника - «Стерх», «Аэродром ВТОРАЯ РЕЧКА» - об истории создания аэродромов на Второй Речке г.Владивостока и их дальнейшая судьба.