

шестьдесят лет
**НА СТРАЖЕ
УРАЛЬСКОГО
НЕБА**





УДК 358,4
ББК 68.55
И 24



ШЕСТЬДЕСЯТ ЛЕТ НА СТРАЖЕ УРАЛЬСКОГО НЕБА

Автор **Владимир Ивашкевич**

Редактор подполковник **Евгений Хлуднев**

© Владимир Ивашкевич 2012. Текст, дизайн, графика, диаграммы, вёрстка.

Содержание:

Главные вехи истории гарнизона	6
Создание авиации ПВО Урала.....	10
Гарнизон «Сокол»: первые годы	18
Горячий год «холодной войны»	30
На первом «сверхзвуке».....	38
Годы побед в мирном небе.....	50
Трудная эпоха перемен	62
Условия новые - боевая задача прежняя	72
Новые традиции	86
Мужество и профессионализм	89
Приложения	94

Авторы фотографий: Александр Вильямсон, Анатолий Железнов, Станислав Завьялов, Леонид Киселёв, Игнат Колеров, Андрей Коршунов, Юрий Кулик, Павел Лоптев, Александр Мелихов, Алёна Мизина, Дмитрий Михайлов, Андрей Ногин, Дмитрий Пичугин, Владимир Полуянов, Евгений Хлуднев, Владилен Черкасов





**Товарищи офицеры, прапорщики, солдаты и сержанты,
гражданский персонал!**

Уважаемые ветераны авиационного гарнизона «Сокол»!

Дорогие сослуживцы!

7 ноября авиационный гарнизон «Сокол» отмечает 60 лет со дня, когда на аэродроме Большое Савино была сформирована 87-я дивизия противовоздушной обороны в составе 763-го, 764-го и 765-го истребительных авиационных полков. Более полувека военные авиаторы «Сокола» несут круглосуточную боевую вахту, надежно защищая воздушные рубежи страны над территорией Урала, а теперь еще и Поволжья и Западной Сибири.

Мы по праву гордимся тем, что в нашем гарнизоне проходили службу Герои Советского Союза Александр Вильямсон, Михаил Гриб, Петр Грищенко, Николай Иванов, Иван Жуков, Заслуженные военные летчики Гертруд Пастухов, Леонид Линник, Анатолий Железнов, а один из летчиков – Мухтар Алтынбаев – впоследствии стал Министром обороны Казахстана.

Трудно переоценить вклад в создание боевой славы «Сокола» наших ветеранов, посвятивших свою жизнь служению интересам Родины. Именно благодаря вашему ежедневному упорному ратному труду 764-й истребительный авиационный полк многократно признавался лучшим в Вооруженных силах страны, за что был награжден переходящим призом главкома войск ПВО, Миновиапрома и ОКБ



имени А.И. Микояна «Лучшей авиационной части за безаварийную эксплуатацию авиационной техники» навечно.

Навсегда в нашей памяти останутся офицеры, до конца исполнившие свой воинский долг. Это Вячеслав Архипов, Николай Егоров, Виктор Скворцов, Виталий Глазков, Владимир Карчевский, Сергей Сафронов, Михаил Забузов, Сергей Столпянский, Андрей Горбачев и другие.

Поздравляю ветеранов, личный состав и гражданский персонал, членов ваших семей и всех жителей с 60-летней годовщиной образования авиационного гарнизона «Сокол»! Желаю нашим ветеранам хорошего здоровья, благополучия, бодрости и оптимизма, успехов в благородном деле воспитания подрастающего поколения на лучших традициях служения Отчизне. Личному составу авиационной группы желаю дальнейших успехов в повышении боевой готовности, совершенствования летной выучки, профессионализма и воинского мастерства.

Гвардии полковник

Н. Мирзоев





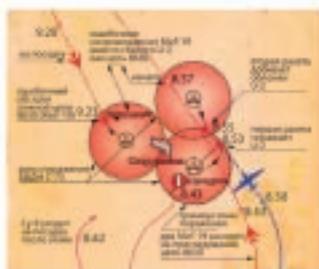
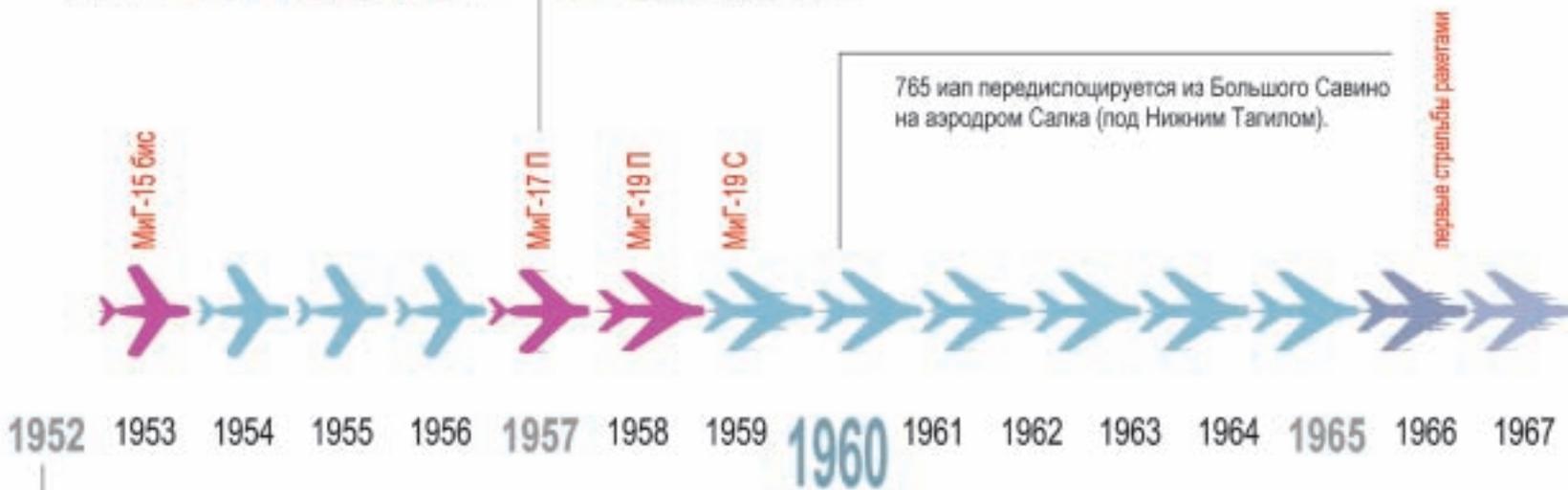
64 ИСТРЕБИТЕЛЕЙ
АВИАЦИОННЫМ

ГЛАВНЫЕ ВЕХИ ИСТОРИИ ГАРНИЗОНА



1957

Личный состав 764-го истребительного авиационного полка осваивает новые типы самолетов МиГ-17П, МиГ-17ПФ, МиГ-19. В следующем году полк полностью перевооружается на первые сверхзвуковые истребители МиГ-19П и МиГ-19С.



Авиация и зенитно-ракетные части 20 корпуса ПВО (штаб в г. Пермь) принимают активное участие в уничтожении самолета-нарушителя Lockheed U-2, пилотируемого Ф. Пауэрсом. Огнем зенитных ракет нарушитель сбит. В результате не отлаженного взаимодействия разных родов войск огнем ЗРК сбит самолет МиГ-19 летчика 764 иап С.И. Сафронова.

1952

Начало формирования авиационного гарнизона ПВО - 87-й авиадивизии на аэродроме Большое Савино в составе трех (763, 764, 765) истребительных авиаполков. Первые реактивные истребители МиГ-15 бис прибывают летом 1953 года. Уже в первый год высоким уровнем боевой и технической подготовки среди авиационных частей выделяется 764-й авиаполк.



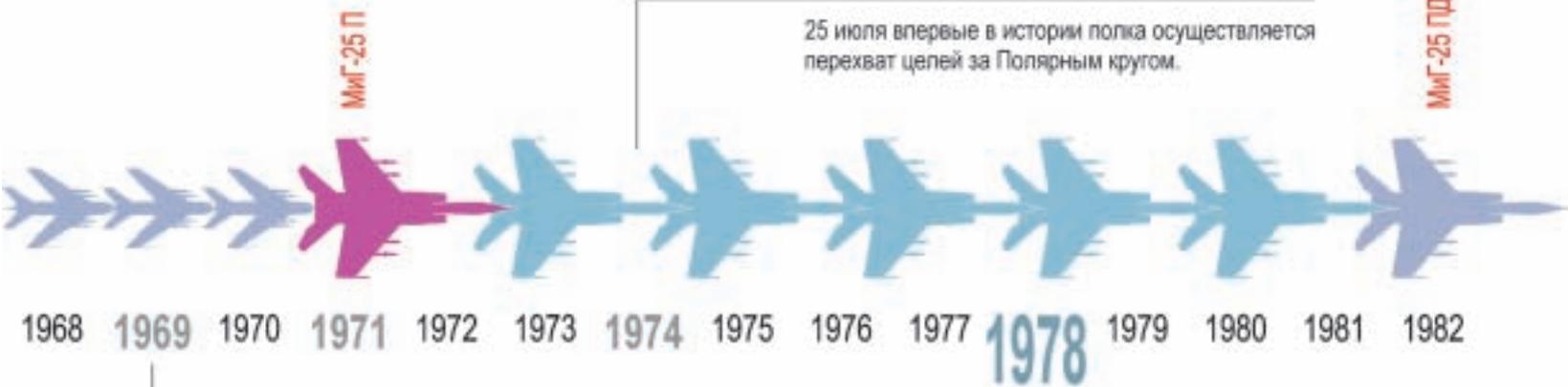
1971-1973

764 иап одним из первых в авиачастях ПВО страны успешно осваивает новый вид боевой техники - высотный перехватчик (авиационный комплекс) МиГ-25. За период освоения полк неоднократно получал призы ОКБ Микояна и награды командования.

1974

25 июля впервые в истории полка осуществляется перехват целей за Полярным кругом.

МиГ-25 ПДС



763 иап передислоцируется из Большого Савино на аэродром Комсомольский (Ханты-Мансийский автономный округ).

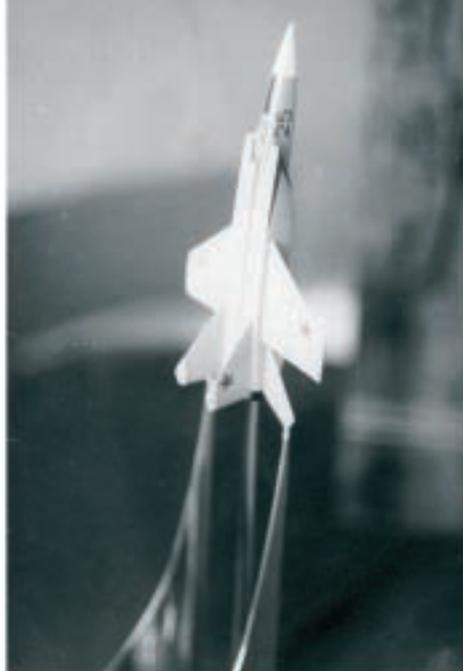
1965

Большое Савино становится аэродромом совместного базирования военной и гражданской авиации.



764 истребительный авиapolк за многолетнюю отличную боевую подготовку и успешное освоение самолета-комплекса МиГ-25 заносится в Книгу почта Военного Совета Войск ПВО страны.



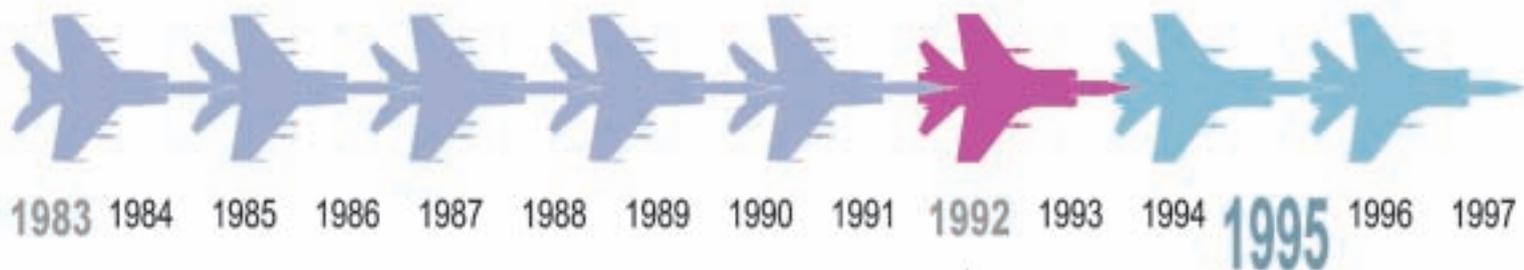


1983

764-й авиаполк в третий раз награждается специальным переходящим призом главкома войск ПВО, миавиапрома и Генерального конструктора. Решением учредителей приз остается за полком навечно.

1998

С 1 апреля полк вошел в состав 5-го (Уральского) отдельного корпуса ВВС и ПВО. С 1 июня 2001 года - 5-й Краснознаменной Армии ВВС и ПВО.



1992-1996



На вооружение 764 иап ставится новый двухместный авиационный комплекс истребитель-перехватчик МиГ-31. С 1996 полк полностью перевооружен самолетами МиГ-31Б и МиГ-31БС.

26 апреля полк заступил на боевое дежурство после переучивания на новую авиационную технику.





2005

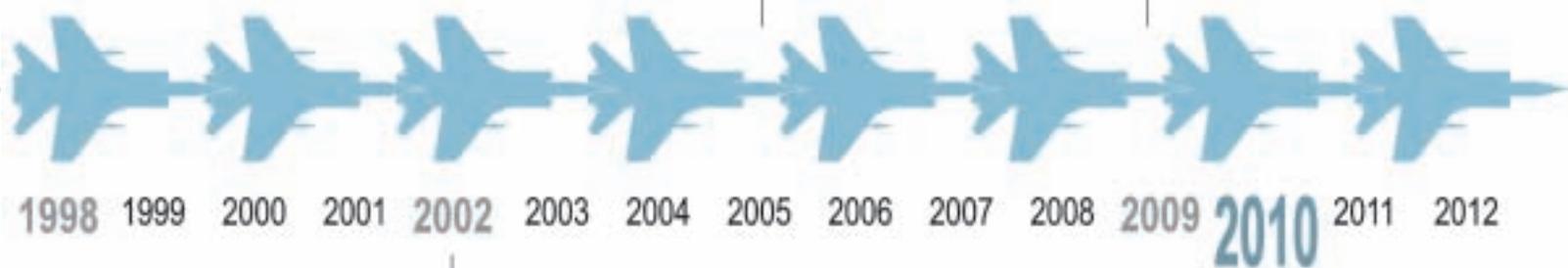
Гарнизон посещает
Министр обороны
Российской Феде-
рации С.Б. Иванов.

2009

764 иап и части обеспечения
преобразуются в 6977-ю авиабазу
второго разряда.



В гарнизоне «Сокол» появляется традиция именных самолетов. Первыми присвоены имена «Александр Вильямсон» и «Павел Соловьев».



2002

В связи с реконструкцией взлетно-посадочной полосы аэропорта Большое Савино (удлинение до 3200 м) 764 полк перебазируется на аэродром Лебяжье в Волгоградской области.



4 сентября 2010 года состоялась церемония прощания со Знаменем части 764 истребительного авиаполка.

С 23 ноября 6977-я авиационная база перестроена в авиационную группу Краснознаменной Оршанской ордена Суворова III степени гвардейской авиационной базы первого разряда Шагол (Челябинск) с базированием на аэродроме Большое Савино.



1947-52



СОЗДАНИЕ АВИАЦИИ ПВО УРАЛА



В годы Великой Отечественной войны Урал был надежным тылом страны, хорошо защищенным от средств воздушного нападения противника, включая стратегические бомбардировщики. Но по мере совершенствования авиационной техники, создания в США стратегических бомбардировщиков Б-36 с боевым радиусом действия свыше 5000 км, ситуация изменилась. Требовалось надежное прикрытие от возможных воздушных ударов противника важнейшего для страны промышленного района, в котором, кроме того, возникли центры по созданию отечественного атомного оружия (Свердловск-44 и Свердловск-45).

В 1948 году формируется мощный Уральский район ПВО, командный костяк которого составило управление 5 корпуса ПВО, прикрывавшего столицу страны - Москву. Кроме зенитной артиллерии в состав объединения вошла сформированная в Троицке (Челябинская область) 101-я авиационная истребительная дивизия в составе двух авиаполков (385, 412 иап).



Первые летчики 764-го истребительного авиаполка (аэродром Большое Савино) - лучшего в авиации Уральского района ПВО.

В последующие годы силы ПВО на Урале значительно наращиваются. В составе образованной в июне 1954 года Уральской армии ПВО насчитывалось 12 зенитных артиллерийских полков (77 и 28 зенитные артиллерийские дивизии). Для сравнения, в 1941-м Московский район ПВО имел для отражения немецких авианалетов 6 зенитных артиллерийских полков.

Но наиболее эффективным видом оружия противовоздушной обороны в те годы была авиация. Лишь она могла эффективно бороться с воздушным противником на дальних рубежах районов прикрытия и на больших высотах, особенно после перевооружения на реактивные истребители МиГ-15.

Исходя из технических характеристик средств воздушного нападения вероятного противника и геополитической обстановки, нападения бомбардировщиков с ядерными авиабомбами до начала 1950-х ожидали с юго-западного направления, с передовых американских авиабаз в Европе, Северной Африке и Азии.



**На месте возведения будущего гарнизона.
Аэродром Большое Савино. 1952 год.**

Средства радиолокационного обнаружения Уральского района ПВО были вынесены далеко к югу - практически в Среднюю Азию, истребители-перехватчики базировались тоже на южных рубежах Урала.

Но северное направление оказалось слабо прикрыто от нападения с воздуха. Бомбардировщики НАТО могли добраться до Урала через воздушное пространство Приполярья, действуя маршрутом Норвегия-Аляска. Стало технически возможным и нападение межконтинентальных бомбардировщиков из США через Северный полюс.

В 1952 году для прикрытия северного стратегического направления создается мощное авиационное соединение Уральского района ПВО - 87-я авиационная дивизия в составе трех авиаполков (763, 764, 765 иап) с базированием на аэродром Большое Савино в городе Молотов (Пермь). Троицкая и пермская авиационные дивизии включены в состав 49-го истреби-

тельного авиакорпуса с управлением в Свердловске.

С 21 июня 1952 года началось формирование полков на аэродроме Большое Савино. Первым командиром 764-го истребительного авиаполка, ставшего затем основным в гарнизоне «Сокол», был подполковник И. М. Толстоногов. Командование новых авиачастей ПВО имело большой боевой опыт. В историческом формуляре 764 иап за 1952 год, когда личный состав был еще немногочисленным, указаны 28 орденов и 113 медалей. В том числе пять офицеров и четыре человека солдатско-сержантского состава были награждены «Медалью Китайской Народной республики».

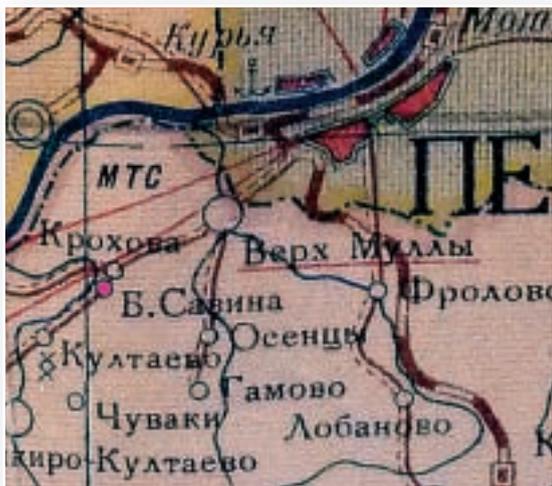
ВСПОМИНАЮТ ВЕТЕРАНЫ ГАРНИЗОНА:

«Инструктора и командиры у нас были тогда – старинное летное «зверье». Они учили еще испанцев, китайцев и корейцев. С ними было страшно интересно работать. Они говорили, что МиГ-15 был тогда лучший самолет в мире. Не дай бог, если в прицел попадет американский самолет. После залпа их самолеты (во время войны в Корее 1950-51 гг.) сразу разваливались. Вот такие люди нас учили и учили невероятно добросовестно. Мы же готовились в войска ПВО страны. Нам предстояло летать в любое время суток, в любую погоду».

В сентябре 1952 года в Большое Савино прибыл молодой летный состав из военных училищ. Для их обучения в октябре полк получает свои первые самолеты – два По-2 и один учебно-боевой Як-11.

7 ноября 1952 года 764 иап завершил свое формирование. С этого дня принято отсчитывать историю гарнизона «Сокол».

В тот же год силами авиационно-технического батальона начинается возведение военного городка. Первые годы он назывался просто «Гарнизон». Первоначально были построены четыре одноэтажных «финских» дома. Одновременно велось строительство



Первые дома гарнизона. Пермская авиационная дивизия ПВО. 1953 год.

бетонной взлетно-посадочной полосы для реактивной авиации.

ВСПОМИНАЮТ ВЕТЕРАНЫ ГАРНИЗОНА:

«Шло строительство казарм, столовой, бани, технических домиков. Работали как муравьи все: солдаты, сержанты, офицеры. Жили в палатках, офицеры снимали жилье. Осенью и зимой нас вывозили на тракторе на санях до деревни Ванюки. Оттуда кто как мог добирался до аэродрома».

В апреле 1953 года в 764-й авиаполк прибыли семь боевых самолетов МиГ-15бис. Из 18 летчиков полка 12 не были еще обучены полетам на этих самолетах. Для освоения новой техники, а так же в связи со строительством взлетно-посадочной полосы в Большом Савино, все полки 87-й авиационной дивизии с мая 1953 были передислоцированы на аэродром Кумыс-

ное (Троицк). Часть летчиков была отправлена на переподготовку в Кизыл-Арват (Туркмения).

5 июля 1953 года командующий Войсками Уральского района ПВО Герой Советского Союза генерал-лейтенант А.Ф. Щеглов на лагерном аэродроме Кумысное вручил Боевые знамена всем трем полкам 87-й авиационной дивизии.

В ноябре 1953 года 764 иап получил дополнительные истребители МиГ-15, приступив к полномасштабной летной подготовке. С декабря того же года ее возглавил выдающийся офицер – заместитель командира полка Герой Советского Союза, заслуженный ас подполковник А.А. Вильямсон.

Благодаря умелому и опытному командному составу 764 иап с первых лет своего существования отмечался как лучший среди полков 87-й авиадивизии, а позже – среди всех авиационных частей Уральской армии ПВО.



Участники Парада Победы капитаны А. Вильямсон, А. Закалюк,
Н. Трофимов. 1945 г.



ГЕРОЙ СОВЕТСКОГО СОЮЗА

ВИЛЬЯМСОН Александр Александрович

(1918-1986)



Участник Парада Победы (24.06.45), шел в сводном полку 1-го Украинского фронта. Звание Героя Советского Союза

за присвоено 27.06.1945 г. Награжден орденами: Ленина, Красного Знамени (дважды), Александра Невского, Отечественной войны 1 и 2 степени, Красной Звезды (дважды).

После окончания войны служил в Центральной группе войск, Туркменском, Таврическом и Киевском военных округах.

Проходил службу в 764-м истребительном авиационном полку войск ПВО Уральского района с февраля 1954 года на должности заместителя командира полка по летной подготовке. За время службы в полку награжден орденом Красной Звезды (1955).

В период 1958-60 г.г. - командир полка. Последнее воинское звание – полковник.

После увольнения из Вооруженных сил работал диспетчером службы движения в аэропортах Петропавловск-Камчатский и Симферополь. Скончался 23 февраля 1986 года. Похоронен на почетном участке симферопольского городского кладбища Абдал. На его могиле изображен самолет «Аэрокобра».

Родился 13 августа 1918 года в городе Торжок. Окончил сельхозтехникум в Ялте. В 1937 году направлен в Керчь в аэроклуб, одновременно работал электриком-монтажником на заводе. Переведен в Симферопольский летный отряд ОСОАВИАХИМ. В мае 1940 направлен в Качинскую военную авиационную школу пилотов. С началом Великой Отечественной войны – в действующей армии, в 298-м (с августа 1943 – 104-м гвардейском) истребительном авиаполку. Летал на самолетах И-16, Bell P39 «Аэрокобра». К моменту окончания войны – гвардии капитан, командир эскадрильи 104-го гвардейского Краковского ордена Александра Невского истребительного авиационного полка 9-й гвардейской авиационной дивизии трижды Героя Советского Союза А.И. Покрышкина (6-й гвардейский истребительный авиационный корпус, 2-я воздушная армия, 1-й Украинский фронт). Совершил 382 боевых вылета, участвовал в 66 воздушных боях. Сбил лично и в составе группы 33 самолета противника. Вошел в список ста лучших советских асов.

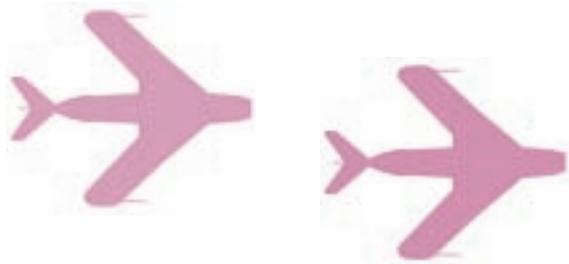




1953-59



ГАРНИЗОН «СОКОЛ»: ПЕРВЫЕ ГОДЫ



К середине 1950-х годов участились случаи дерзкого проникновения самолетов вероятного противника в воздушное пространство страны, которые оставались безнаказанными. Средства воздушного нападения стран НАТО стали опережать по своим боевым возможностям техническое развитие противовоздушной обороны СССР.

В связи с постоянными воздушными вторжениями 27 мая 1954 года вышли правительственные постановления «О безнаказанных полетах иностранных самолетов над территорией СССР» и «Об обеспечении Войск ПВО страны новой техникой». Войска ПВО страны становились теперь самостоятельным видом вооруженных сил. Воссоздавалась единая военная структура: армии, корпуса, дивизии.

В июне 1954 года образована Уральская армия ПВО. В 1958 году в ее составе появляются зенитно-ракетные части.



Схема перелетов 764 иап и зоны ответственности 4 (Уральской) армии ПВО в 1950-60-е годы

В непростой обстановке становления нового вида вооруженных сил летчики-истребители пермского гарнизона в короткий срок сумели достичь высокого уровня боеспособности. Среди авиационных истребительных частей Уральской Армии ПВО лучшим признан молодой 764-й авиаполк, быстро освоивший самолеты МиГ-15. В 1954 году на истребителях МиГ-15 совершено 2755 полетов (около 1500 часов), в следующем году – уже 5500 полетов (2500 часов). На каждого летчика в 1954-56 годы приходится по 20-25 учебных боев, 6-10 воздушных стрельб ежегодно.

Командир полка полковник И.М. Толстоногов, заместитель по политической части подполковник А.П. Чибисов и начальник штаба майор Е.А. Морозов награждаются командованием орденами Красной Звезды. Два летчика полка - Терновой и Шрамко - награждены орденами Красной Звезды за освоение программы полетов в сложных метеоусловиях.



Начало учебного года в гарнизонной начальной школе. 1956 год.

В 1955 году орденом Красной Звезды награжден заместитель командира по летной подготовке подполковник А.А. Вильямсон.

Г.П. ПАСТУХОВ (командир 764 иап в 1965-74 г.):

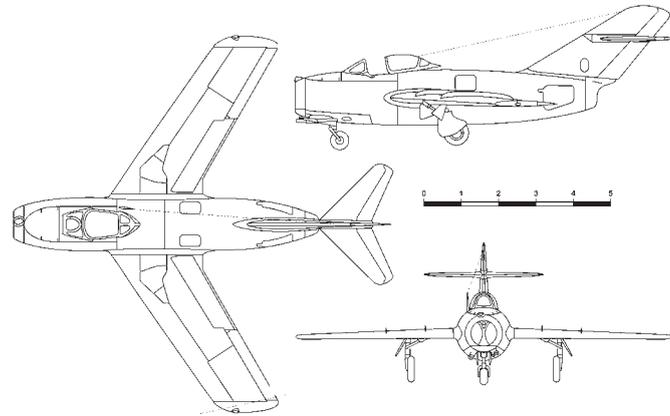
«Вильямсон практически закладывал основы полка. Мы летали с ним и в простых и в сложных метеоусловиях, по приборам. Как раз после его проверок прилетела комиссия из Москвы, и с легкой руки Вильямсона я уже сдавал экзамены на 1-й класс. Меня проверял инспектор Пепеляев, как я впоследствии узнал, он был Героем Советского Союза и в Корее сбил 23 американских самолета».

Первые пять летчиков 1-го класса появились в 764-м авиаполку в 1956 году. Звание военного летчика 2-го класса получили тогда 13 летчиков. В тот же год

полк посетил главнокомандующий войсками ПВО страны Маршал Советского Союза С.С. Бирюзов. По итогам инспекторской проверки комиссии Главкома войск ПВО страны 764 иап получил общую оценку «хорошо».

В 1955 году полк перешел на новую систему обслуживания авиационной техники: в эскадрильях созданы группы обслуживания, в полку - техническо-эксплуатационная часть (ТЭЧ). ТЭЧ 764-го авиаполка быстро станет одной из лучших в объединении ПВО, удерживая это звание на протяжении десятилетий.

Налаживается быт гарнизона. В поселке построен первый 12-ти квартирный дом (ДОС - дом офицерского состава). Из-за нехватки жилья в каждой квартире жили по две-три семьи. В 1955 открывается гарнизонная начальная школа. Первоначально в ней насчитывается всего 12 учеников первых и вторых классов, а



МиГ-15бис

Дозвуковой
самолет-истребитель.

В полку с 1953 года

БОЕВАЯ ТЕХНИКА 764 ИАП

Год начала выпуска	1949
Экипаж	1
Максимальная скорость	1075 км/ч
Дальность полета	1975 км
Практический потолок	15500 м
Взлетный вес	6045 кг
Силовая установка	1 x ВК-1 (2700 кгс)
Вооружение	одна 37-мм пушка, две 23-мм пушки, до 200 кг. бомб

школа размещается в одной из квартир.

ВСПОМИНАЮТ ВЕТЕРАНЫ ГАРНИЗОНА:

«Бытовое обустройство шло параллельно формированию самого полка. Кинозал был тогда в землянке, которая выполняла обязанности дома офицеров. Мы сами жили на Бахаревке, очень плотно жили. По несколько семей в одной квартире. Вода была привозная».

К 1959 году в гарнизонном городке уже шесть ДОСов, библиотека в каменном здании (солдатский клуб). Постоянным стал электрический свет, заработал водопровод. Заасфальтированы тротуары, осуществляется озеленение. Жители стараются сделать свой городок опрятным, часто устраиваются субботники. Налажено регулярное автобусное сообщение с Пермью.



Заместитель командира эскадрильи 764-го авиаполка капитан Рыловников. 1955 год.



Офицеры 764-го истребительного полка в минуты короткого отдыха между полетами. Крайний слева - А.А. Вильямсон. На заднем плане выстроены самолеты полка. Сентябрь 1955 года.

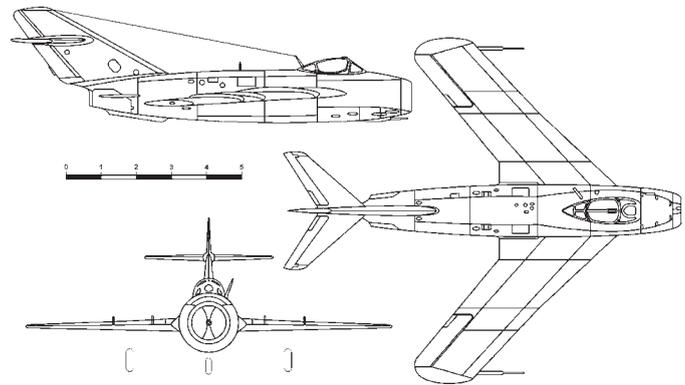
Происходит перевооружение на новую боевую технику. В 1957 году первая эскадрилья 764-го полка переучилась на самолеты-перехватчики МиГ-17П и МиГ-17ПФ, а вторая – на сверхзвуковые истребители МиГ-19. В следующем году первая эскадрилья успешно освоила новый тип самолета-перехватчика МиГ-19П. На вооружение 763-го авиаполка поступают двухместные барражирующие перехватчики Як-25.

В 1959 году в ходе инспекторской проверки 764-й полк получает оценку «отлично» и занимает первое место среди полков истребительной авиации Уральской армии ПВО. В этот период в полку служат сразу два Героя Советского Союза – полковник

А.А. Вильямсон (командир полка) и подполковник П.Л. Грищенко (начальник штаба полка).

Интенсивная летная работа при освоении новой авиатехники сопровождается серьезными летными происшествиями и потерями. В 1955 году случается первая авиакатастрофа на аэродроме Большое Савино – гибнет начальник боевой подготовки 763-го авиаполка майор Жук. Всего за 1955-58 годы при полетах на самолетах МиГ-15 погибло пять летчиков 763-го авиаполка и один из 765-го авиаполка.

Лишь 764-й авиаполк неизменно награждается командованием за безаварийную работу вплоть до трагического в его истории 1960 года.



МиГ-17 П

Околозвуковой
самолет-истребитель.

В полку с 1957 года

БОЕВАЯ ТЕХНИКА 764 ИАП

Год начала выпуска	1955
Экипаж	1
Максимальная скорость	1145 км/ч
Дальность полета	2020 км
Практический потолок	16600 м
Взлетный вес	6070 кг
Силовая установка	1 х ВК-1 (2700 кгс)
Вооружение	одна 37-мм пушка, две 23-мм пушки, до 500 кг бомб, 4 блока НАР



Подготовку МиГ-17
к выполнению полетного
задания возглавляет техник-
лейтенант С.Я. Завьялов.
Большое Савино,
1950-е годы.



Футбольная сборная полка во главе с капитаном команды Р.К. Кошеваровым. 1955 год.



Гвардии полковник А.А. Вильямсон награждает отличников полка. 1 мая 1955 года.



Командный состав гарнизона.

Третий справа –
Герой Советского
Союза полковник
М.И. Гриб.
1950-е годы.

Командиры 764-го истребительного авиационного полка

1953-59

13.05.1952 - 04.11.1955



Подполковник

ТОЛСТОНОГОВ

Иннокентий Моисеевич

05.11.1955 - 07.11.1958



Подполковник

БОРЕЦКИЙ

Филипп Иванович

28.11.1958 - 28.04.1960



Гварди полковник

ВИЛЬЯМСОН

Александр Александрович



ГЕРОЙ СОВЕТСКОГО СОЮЗА

ИВАНОВ Николай Васильевич (1923-1993)



Родился 9 мая 1923 года в деревне Юрково Смоленской области. С 1939 жил в Москве, работал токарем, учился в аэроклубе. Окончил Кировабадскую военную школу пилотов в 1941 году. На фронте с октября 1942 года. Старший летчик 59 гвардейского Барановичского Краснознаменного штурмового авиаполка (2-я гвардейская авиационная дивизия 16-й воздушной армии 1-го Белорусского фронта). Летал на самолетах По-2. Восемь раз спасал жизнь сбитым летчикам, вывозя их из-за линии фронта. В 1944 освоил штурмовик Ил-2.

К ноябрю 1944 года совершил 371 боевой вылет, уничтожил 15 танков, 2 железнодорожных эшелона, паровоз, до 60 автомашин, 8 артиллерийских батарей, 2 склада с боеприпасами.

Звание Героя Советского Союза присвоено

23 февраля 1945 года. Награжден орденом Ленина, двумя орденами Красного Знамени, орденом Отечественной войны 1-й степени, двумя орденами Красной Звезды.

После окончания войны продолжил службу в ВВС. В 1948 году окончил Пугачевское военное планерное училище ВДВ, в 1955 – курсы усовершенствования летного состава.

Проходил службу в 763-м истребительном авиационном полку 20 корпуса ПВО.

С 1962 – уволился в запас. Последнее воинское звание – подполковник. После увольнения из вооруженных сил работал в городе Беляя Церковь Киевской области.

Умер 10 ноября 1993 года. Похоронен в городе Беляя Церковь.



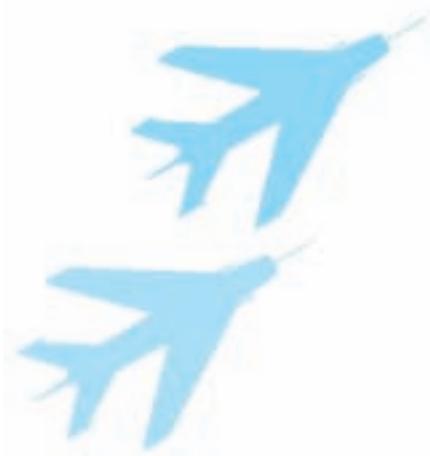


1960



Старший летчик С.И. Сафронов проверяет самолет перед вылетом. Большое Савино, 1959 год

ГОРЯЧИЙ ГОД «ХОЛОДНОЙ ВОЙНЫ»



Реформа войск ПВО завершается созданием в 1960 году принципиально новых соединений: смешанных корпусов из авиационных и зенитно-ракетных частей. Уральская армия преобразуется в 4-ю отдельную армию ПВО в составе 19-го (управление в г. Челябинск) и 20-го (управление в г. Пермь) корпусов противовоздушной обороны. Разграничительная линия между зонами поражения зенитных ракетных подразделений двух корпусов пролегла в районе Свердловска. Именно здесь 1 мая 1960 года разыгрались драматические события, ставшие испытанием боем новой организационной структуры.

Этот год оказался трудным для 764-го авиаполка и нового 20-го корпуса ПВО в целом. Мероприятия по реформированию структуры войск ПВО, решение



высшего руководства страны о масштабном (1,2 млн. человек) сокращении личного состава вооруженных сил, в том числе авиации, наложились на сложности освоения новой боевой техники.

19 января при посадке в ночных условиях погиб заместитель командира полка подполковник В.И. Архипов. В марте при полетах в Большом Савино погиб экипаж майора М.Е. Колукова и старшего лейтенанта А.С. Костенко из 763-го авиаполка.

Но главным испытанием для всей 4-й армии ПВО стали события по перехвату американского самолета-разведчика Lockheed U-2.

Первый раз дежурные силы армии были приведены в готовность на перехват 9 апреля 1960 года. К южным границам зоны ответственности группи-



Газета Уральского военного округа с портретами награжденных орденом Красного Знамени. Май 1960 года.

ровки должны были лететь летчики 764-го авиаполка. Только они освоили высотные сверхзвуковые перехватчики МиГ-19. Самолеты из Большого Савино должны были перелететь в Кольцово (Свердловск), дозаправиться там и следовать на Орск (район Оренбурга).

Во время захода на посадку в Кольцово разбился летчик 764-го полка старший лейтенант В.В. Карчевский.

Полет самолета-нарушителя 9 апреля продолжался около семи часов и оказался безнаказанным. Ему удалось отснять расположение важнейших секретных объектов. Причинами неудачных действий войск ПВО страны стали отсутствие отлаженной системы взаимодействия между частями, недостатки технической базы и боевого опыта. Сыграли свою роль и специфические факторы. Например, летчики, вылетевшие на перехват противника, не имели допуска к посадке

на секретный аэродром, над которым кружил U-2. За разрешением пришлось обращаться в правительство страны.

После «скандального» полета 9 апреля атмосфера в войсках ПВО была накалена. И когда 1 мая в пространство СССР вновь вторгся самолет U-2 (пилот Ф. Пауэрс), принятие решений по отражению воздушного противника происходило под сильным давлением вышестоящего командования, вплоть до первых руководителей страны. Это не способствовало своевременной объективной оценке ситуации на командном пункте армии ПВО. К тому же новая структура управления была создана буквально накануне.

Самолет-нарушитель, вторгнувшись в воздушное пространство СССР, после трех часов полета оказался в зоне ответственности уральской группировки противовоздушной обороны. На его перехват была поднята пара МиГ-15бис 412-го авиаполка (19 корпус ПВО),



Обломки сбитого самолета Ф. Пауэрса, упавшие недалеко от Свердловска.



но цель шла на недосягаемой для этих истребителей высоте. По личному указанию командующего авиацией ПВО страны были задействованы оказавшиеся в Кольцово два невооруженных высотных перехватчика Т-3 (Су-9) с задачей уничтожить цель воздушным тараном. Однако радиотехнические службы и командный пункт не сумели правильно навести самолеты на цель. Четыре дивизиона 37-й зенитной ракетной бригады 19-го корпуса ПВО не смогли стрелять по U-2 в силу разных технических причин.

В это время на аэродроме Кольцово уже больше часа ожидали команды на взлет вылетевшие по тревоге из Большого Савино самолеты 764 иап капитана Б. Айвазяна (бортовой номер 15)

Вдова С.И. Сафронова
у могилы летчика. 2010 год.

и старшего лейтенанта С. И. Сафронова (бортовой номер 22). Поскольку самолет №22 дозаправили первым, то капитан Айвазян пересел на него. В 8:43 московского времени Айвазян и Сафронов были подняты в воздух.

В 8:46 самолет-нарушитель U-2 был обстрелян одной ракетой 5-го дивизиона 37-й бригады (официально – ракета прошла мимо). Затем U-2 вошел, совершая эволюции, в зону поражения 54-й бригады 20 корпуса ПВО. В 8:53 цель обстреляна 2-м дивизионом (майора Воронова), в 8:55 – 1-м дивизионом (капитана Шелудько). Результаты стрельбы не сумели правильно определить, посчитав, что цель поставила помехи. Самолеты Айвазяна и Сафронова были приняты радиотехническими службами за продолжающую полет цель.

Получив приказание вернуться в Кольцово на посадку, оба МиГ-19 при подлете к Свердловску были в 9:23 обстреляны 4-м дивизионом 54-й бригады (майора Шугаева). Капитан Айвазян, благодаря резкому пикированию, ушел из зоны поражения, самолет Сафронова в результате атаки тремя ракетами был сбит, пилот погиб.

Всего произведено 8 вылетов по самолету-нарушителю: Т-3 (Су-9) – 3, МиГ-19 – 2, МиГ-19П – 1, МиГ-15 – 2. Выпущено 8 ракет (по другим сведениям – 14).

Указом Верховного Совета СССР орденами Красного Знамени были награждены С.И. Сафронов, Н.И. Шелудько, М.Р. Воронов. До конца 1980-х в СМИ не сообщалось, что Сафронов погиб и получил звание посмертно.



Памятная стела, установленная на ритуальной площадке дежурных сил в гарнизоне «Сокол».

До сих пор в событиях 1 мая 1960 года много неясностей, а их описание в публикациях нельзя признать исчерпывающим. Не упоминается, например, полет на перехват «продолжающей полет цели» других летчиков 764 иап – капитан Г.М. Гусев вступал в непосредственный контакт с самолетами Айвазяна и Сафронова.

Даже в последних официальных изданиях можно прочесть, что Айвазян и Сафронов служили в... 365-м истребительном авиаполку (ошибка идет, очевидно, от названия базового для этого полка аэродрома «Сокол», расположенный на Сахалине)!

* * *

В 1960 году аэродром Большое Савино покинул в полном составе 765-й авиаполк, передислоцированный на аэродром Салка (Нижний Тагил) для эффективного авиационного прикрытия главного промышленного района Урала.



Старший лейтенант
Сергей Сафронов (1960)

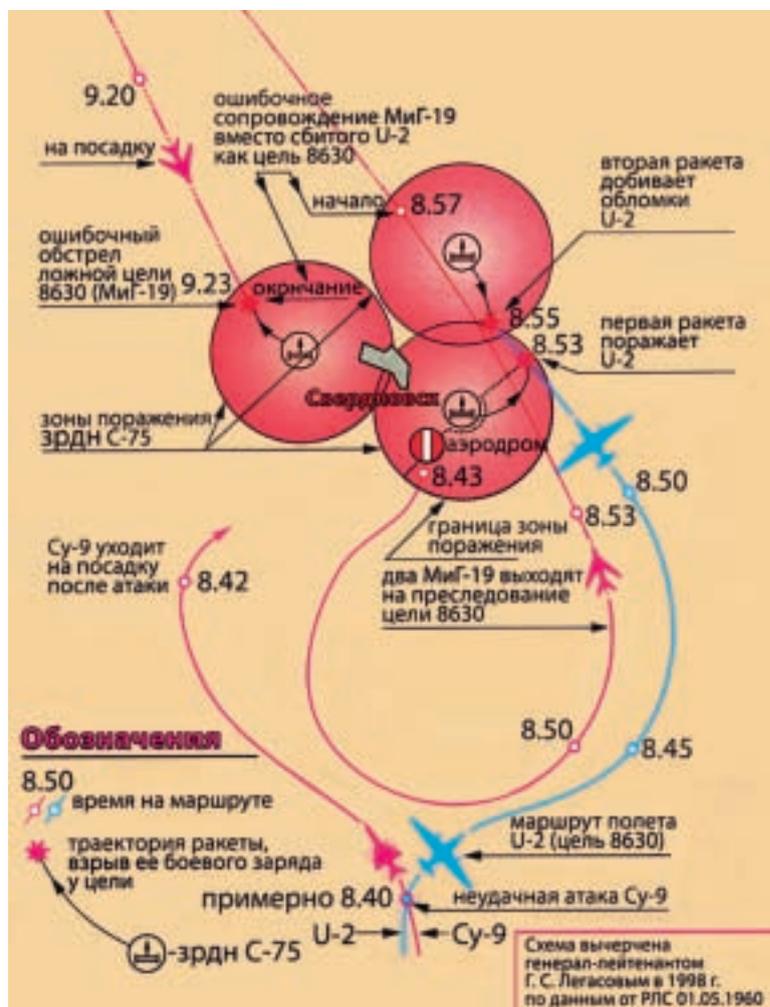


Майор Борис Айвазян
(в 1960 году - капитан)



МиГ-19С старшего лейтенанта Айвазян из состава 356-го илп, базировавшегося в районе Свэрдалена, который в паре со старшим лейтенантом С. Сафроновым попытка 1 мая 1960 г. перехватить американский U-2.

Подлинная история событий 1 мая 1960 года до сих пор не написана. Иллюстрация из популярного авиационного журнала (вверху): неверны и рисунок, и подпись. На официальной схеме событий (внизу) сильно упрощена обстановка (см. рис. в начале главы).







1961-70



В ВЫСОТУ НА ПЕРВОМ «СВЕРХЗВУКЕ»



После проведенной в конце 1950-х реорганизации Войск ПВО страны, границы ответственности соединений вышли за размеры военных округов. Истребительная авиация 4-й Уральской армии ПВО стала летать на аэродромы Приволжского военного округа. С 1964 года в состав армии передается 28-я дивизия ПВО (управление в г. Куйбышев / Самара). В ее составе имелись 681-й (Йошкар-Ола) и 683-й (Бобровка Куйбышевской области) истребительные авиаполки. Общее количество авиаполков в Уральской армии возрастает до семи.

С 1964 года расформировано управление 87-й авиационной дивизии в Перми. У каждого из авиаполков бывшего соединения теперь своя специализация. 765-й иап (Нижний Тагил) после событий с Пауэрсом перевооружен на высотные истребители Су-9. 763-й иап продолжает осваивать всепогодные дальние перехватчики Як-25 (затем – Як-28П). А 764-й иап вплоть до начала 1970-х имеет на вооружении «уни-



Летчики второй эскадрильи 764-го авиаполка во время боевого дежурства на аэродроме Амдермаза Полярным кругом. 1967 год.

версальные» МиГ-19С и перехватчики МиГ-19П. На этих самолетах летчики полка сумели хорошо отточить свое мастерство, в итоге успешно перейдя одними из первых в авиации ПВО на перехватчик 3-го поколения МиГ-25.

В связи с созданием в Большом Савино аэропорта гражданского назначения, способного принимать магистральные авиалайнеры типа Ил-18 и Ту-104, происходит удлинение и реконструкция взлетно-посадочной полосы. На время реконструкции авиаполки перебазированы на аэродром Салка (Нижний Тагил), где находятся с апреля по ноябрь 1964 года. Не смотря на сложные бытовые условия нахождения в течение шести месяцев в полевых условиях, весь летный состав 764-го полка подтвердил ранее присвоенную классность, одиннадцать летчиков сдали зачеты на звание военный летчик 1-го класса. В результате все летчики полка становятся подготовленными на 1-й класс.



Подготовка МиГ-19 в ТЭЧ полка. Начальник группы Л.Ф. Киселев, П.Бурундуков, начальник группы САУ В.А. Рыкалин (слева направо).



Инженер 2-й эскадрильи майор И.Ф. Коллеров во время боевых стрельб 764 иап на аэродроме Салка. 1970 год.

С марта 1965 года командиром 764-й авиаполка становится полковник Г.П. Пастухов, достойный ученик гвардии полковника А.А. Вильямсона. За десятилетие, когда он командовал полком, будут заложены славные полковые традиции, воспитаны новые командиры, которые сделают полк не только одним из лучших в Войсках ПВО, но и в Вооруженных Силах СССР в целом. Уже в первый год командования полковника Пастухова 19 экипажей, 5 звеньев, 6 групп и одна эскадрилья полка получили звание «отличные».

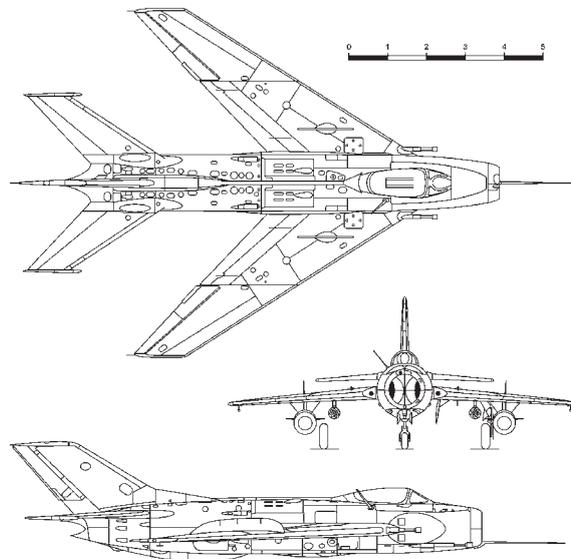
В этот период многократно возрастает значение северного стратегического направления ПВО. Именно отсюда ожидался удар по Советскому Союзу базирующихся на территории США межконтинентальных стратегических бомбардировщиков В-52.

В 1966-67 годах экипажи 764-го авиаполка несли боевое дежурство на аэродроме Амдерма за Поляр-

ным кругом. В 1967-69 годах из Большого Савино передислоцируется на аэродром Комсомольский (Ханты-Мансийский автономный округ) 763-й авиаполк, ставший на обеспечение северного фланга ПВО Урала. Создаются пункты наведения авиации Инта и Березово в республике Коми.

Летом 1966 года 764-й авиаполк впервые производит стрельбы управляемыми ракетами «воздух-воздух» на полигоне Красноводск. Все предыдущие годы основным оружием истребителей были пушки. В следующем году на том же полигоне проведут ракетные стрельбы все семь истребительных авиаполков 4-й армии ПВО.

В 1967-м пермский авиаполк совершает маневр с последовательной посадкой на семь аэродромов 4 армии ПВО, в том числе два грунтовых (Шадринск и Кумысное). Во время маневра полк провел 70 пере-



МиГ-19 С

Сверхзвуковой
самолет-истребитель.

В полку с 1958 года

БОЕВАЯ ТЕХНИКА 764 ИАП

Год начала выпуска	1955
Экипаж	1
Максимальная скорость	1370 км/ч
Дальность полета	2300 км
Практический потолок	16600 м
Взлетный вес	7560 кг
Силовая установка	2 x РД-9Б (по 3250 кгс)
Вооружение:	три 30-мм пушки, до 250 кг бомб, 2-4 блока НАР

МиГ-19 П

Сверхзвуковой истребитель-перехватчик

В полку с 1958 года

Год начала выпуска	1955
Экипаж	1
Максимальная скорость	1430 км/ч
Дальность полета	1520 км
Практический потолок	17200 м
Взлетный вес	7730 кг
Силовая установка	2 x РД-9Б (по 3250 кгс)
Вооружение:	две 30-мм пушки, 2-4 блока НАР, 2 УР (РС-2УС)





Командир отличного звена капитан В.Черкасов (справа) нес боевое дежурство за Полярным кругом и блестяще провел первые ракетные стрельбы. Большое Савино, 1970 год.

хватов и 28 стрельб по наземным целям, каждый летчик пролетел по маршруту 4800 км.

На аэродроме Большое Савино для повышения живучести полка начались работы по рассредоточению и укрытию самолетов и личного состава.

Несколько лет подряд 764-й авиаполк получает Переходящее знамя Военного совета Уральского военного округа. В 1967 году, в год своего 15-летия полк второй раз получает звание «отличного» (впервые - в 1958 году). Командир полка полковник Г.П. Пастухов награжден орденом Красного Знамени, заместитель командира полка по политической части подполковник О.В. Борисов - орденом Красной Звезды, старший инженер полка подполковник С.А. Резников (кавалер двух орденов Красного Знамени) - орденом «Знак почета».



Бывшие командиры 764-го авиаполка эпохи «шестидесятых» Г.П. Пастухов (слева) и А.Г. Иванов. Пермь, 9 мая 2009 года.

Командиры 764-го истребительного авиационного полка

1960-71

29.04.1960 – 31.03.1962



Полковник

БАКАТАНОВ

Дмитрий Яковлевич

01.04.1962 – 19.03.1965



Полковник

ИВАНОВ

Александр Гаврилович

20.03.1965 – 20.06.1974



Полковник

ПАСТУХОВ

Гертруд Павлович

Заслуженный военный летчик СССР

Торжественное открытие мемориала на месте гибели летчика В.А. Рубаненко. Май 2010 года.



В 1968 году полк вновь подтверждает звание «Отличного»

ИЗ ИСТОРИЧЕСКОГО ФОРМУЛЯРА:

«10 июня 1968 года с объявлением тревоги начался перелет полка на аэродром Домбаровский. После своевременного занятия готовности летным составом, в условиях учебного радиационного заражения аэродрома, личный состав в средствах защиты от оружия массового поражения выпустил самолеты в воздух».

В 1969 году командир 764-го авиаполка Г.П. Пастухов стал заслуженным военным летчиком СССР.

За 1960-е годы в Большом Савино произошли несколько летных происшествий и катастроф. В 764-м авиаполку погиб один летчик на МиГ-19, в 763-м авиаполку – 4 члена экипажей (2 самолета Як-25). На других аэродромах 20 корпуса ПВО погибло за этот

период шесть членов экипажей из 763 и 765 авиаполков, включая командира 765-го полка полковника Б.К. Авдеева.

Три летчика 764-го полка катапультировались с благополучным приземлением на парашютах из-за пожара двигателей или заводских дефектов самолетов.

В 1970 году самолет МиГ-19С, пилотируемый лейтенантом Мирошкиным, произвел посадку с убранными шасси. В результате пожара самолет полностью сгорел, летчик остался невредим.

В мае 1971 года при совершении учебного полета в окрестностях Чермоза срывается в штопор и гибнет лейтенант В.А. Рубаненко.

Это был последний летный инцидент в гарнизоне с самолетом МиГ-19. В том же году управление и первая эскадрилья 764-го полка начинают освоение перехватчика МиГ-25.

ГЕРОЙ СОВЕТСКОГО СОЮЗА

ГРИЩЕНКО Петр Лукьянович (1923-1973)



Родился 1 августа 1921 года в деревне Куковьякино Витебской области (Белоруссия). Окончил Армавирскую военную авиационную школу пилотов в 1942 году. Воевал в 32-м иап 258-й авиационной дивизии (2-я воздушная армия, 1-й Украинский фронт). Совершил 380 боевых вылетов. Участвовал в 78 воздушных боях. Сбил 25 подтвержденных самолетов противника, один аэростат.

Звание Героя Советского Союза присвоено 1 июля 1944 года. Награжден орденом Ленина, тремя орденами Красного Знамени, орденами Отечественной войны 1-й и 2-й степени, орденом Красной Звезды.

После войны окончил Высшие офицерские курсы, в 1955 году – Военно-воздушную академию им. Гагарина. Проходил службу в 87 авиадивизии ПВО. В 764-м истребительном авиационном полку служил в должности начальника штаба в 1959-61 годы. Последнее воинское звание - подполковник.

После увольнения в запас жил в городе Люберцы Московской области. Умер 21 февраля 1973 года.



**Истребители Як-9Д
6-го гвардейского авиаполка
ВВС Черноморского Флота
над Севастополем.
Самолет №22 пилотирует
Герой Советского Союза
М.И. Гриб.**

**Фото Е. Халдей,
май 1944 года.**



ГЕРОЙ СОВЕТСКОГО СОЮЗА

ГРИБ Михаил Иванович (1919-2003)



Родился 2 октября 1919 года в селе Плескачевка Черкасской области (Украина). В 1940 году окончил Ейскую военную авиационную школу морских летчиков. Воевал в 8-м иап, 6-м гвардейском иап (ВВС Черноморского флота). За время войны совершил бо-



лее 400 боевых вылетов, провел десятки воздушных боев. На счету летчика 20 воздушных побед, одержанных им лично и в группе.

Звание Героя Советского Союза присвоено 23.10.1942 г. Награжден орденами: Ленина, Красного Знамени (трижды), Александра Невского, Отечественной войны 1-й степени (дважды), Красной Звезды.

В 1955 году окончил Военно-Морскую академию. Должность перед увольнением в запас (1968 год) – начальник авиации 20-го корпуса ПВО (г. Пермь), в который организационно входил 764-й иап. Последнее воинское звание – полковник.

После увольнения в запас жил в Ростове-на-Дону. Умер 11 августа 2003 года.





1971-90

ГОДЫ ПОБЕД В МИРНОМ НЕБЕ



В конце 1960-х в США разрабатывался стратегический сверхзвуковой бомбардировщик ХВ-70 «Валькирия». Скорость 3 Маха, стратосферная высота (до 30000 метров) делали этот самолет практически недостижимым для советской ПВО. Он должен был вооружаться управляемыми ракетами SRAM с ядерной боеголовкой, которые могли применяться по наземным целям с дальности 160 км. Для противодействия стратегическим бомбардировщикам с ракетами SRAM в СССР были созданы новые средства ПВО – наземный зенитно-ракетный комплекс (ЗРК) С-200 и авиационный комплекс на основе истребителя-перехватчика МиГ-25. Оба комплекса поступили на вооружение Уральской армии ПВО.

764-й авиаполк приступил к перевооружению на перехватчик МиГ-25 в 1971-м году. Теоретическое переучивание летного состава и офицеров инже-



Схема перелетов 764 иап и зоны ответственности 4-й армии ПВО в 1970-80-е годы

нерно-авиационной службы проходило в 148 УКЦ на аэродроме Саваслейка и на авиазаводе в Горьком (Нижем Новгороде). Младшие авиаспециалисты были переучены в полку, для чего создана новая учебно-материальная база. Силами полка оснащены 6 учебных классов, 15 классов-лабораторий в ТЭЧ, построены хранилища ракет Р-40.

1 июля 1971 года на аэродром Б.Савино летчиками полка было перебазировано 5 самолетов МиГ-25П. Еще 6 самолетов прибыли в полк в октябре. Уже в первый год на новую авиационную технику было переучено 25 летчиков, 7 инженеров, 45 начальников групп. Большую работу провел личный состав ТЭЧ. Здесь в кратчайшие сроки сумели освоить такие трудоемкие операции, как замена двигателя и регламентные работы «50 часов».

9 августа 1973 года полк приступил к несению бое-



Вручение полку переходящего знамени Уральского военного округа

вого дежурства пары МиГ-25 днем и ночью.

Первоначально освоение МиГ-25 происходило (как и в случае с МиГ-19) без полетов на учебно-боевых самолетах. «Спарок» МиГ-25У на тот момент еще не было. Летчики провозились с инструктором на самолете Су-7У в зону на пилотаж, потом выполняли полет по приборам под шторкой на УТИ МиГ-15, после чего сразу сразу допускались к самостоятельному полету на качественно ином самолете МиГ-25.

Мастерство достигалось доскональным изучением кабины на земле, летчик учился с закрытыми глазами находить органы управления, детально проигрывал весь предстоящий полет.

В июне 1973 года полк инспектировался комиссией Министра обороны СССР во главе с Главным инспектором Министерства обороны Маршалом Советского Союза К.С. Москаленко. В контрольном учении на перехват воздушных целей было поднято 12 экипажей на самолетах МиГ-25П. В воздушных боях сбито условно 10 бомбардиров-

щиков противника. Задачи выполнены с общей оценкой «отлично».

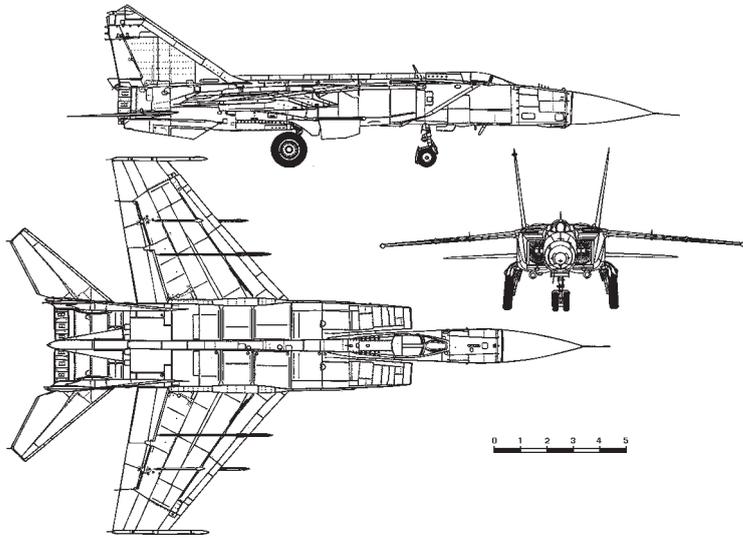
С июня 1974 года командиром полка становится подполковник Н.С. Автушенко. Все пять лет его командования полк получал звание «отличный».

25 июля 1974 года впервые в истории полка осуществляется перехват целей за Полярным кругом с аэродрома Березовка (Печора).

Летчики полка совершают дальние перегоны самолетов МиГ-25 с завода в Горьком на Дальний Восток (аэродром Чугуевка).

В 1977 году полк активно участвовал в соревновании на лучшего летчика Войск ПВО страны. Капитан В.М. Козырь стал победителем в 4-й армии ПВО, и на заключительном этапе в Савостлейке занял второе место в Войсках ПВО и первое место среди летного состава Войск ПВО, летающего на МиГ-25П.

За высокие показатели в боевой выучке 764-й истребительный полк ПВО награжден Вымпелом Министра обороны СССР «За мужество и воинскую



Год начала выпуска	1970
Экипаж	1
Максимальная скорость	3000 км/ч
Дальность полета	1730 км
Практический потолок	20700 м
Взлетный вес	36720 кг
Силовая установка	2 x Р13БД-300 (по 3250 кгс)
Вооружение:	до 4 УР Р-40Р/Т, до 4 УР Р-60М



МиГ-25 П

Сверхзвуковой
истребитель.-перехватчик

В полку с 1971 года

БОЕВАЯ ТЕХНИКА 764 ИАП





Летчики 764-го полка в период освоения самолета МиГ-25. Второй слева стоит М.К. Алтынбаев. Шестой слева - А.Г. Железнов. Сидит в центре - И.Е. Жуков.

доблесть». Командир полка подполковник Н.С. Автушенко награжден орденом «За службу Родине в Вооруженных Силах СССР» II степени. Заместитель по летной подготовке майор М.К. Алтынбаев награжден орденом «За службу Родине в Вооруженных Силах СССР» III степени.

За достижение в течение пяти лет подряд звания «отличный» и успешное овладение новой боевой техникой, 764-й истребительный авиационный полк ПВО в 1978 году занесен в Книгу почета Военного совета Войск ПВО страны.

В 1979 году в командование полком вступил подполковник М. К. Алтынбаев. В будущем он станет министром обороны Казахстана.

С 1982 года полк приступил к освоению самолета МИГ-25 ПДС. Впервые в авиации ПВО летчиками 764-го авиаполка майором Е.Н. Винокуровым и капи-

таном В.В. Филиппенко были уничтожены крылатые ракеты-мишени на «потолке» и средней высоте. По итогам учений полк был назван лучшим среди авиационных полков ПВО страны. В полку все летчики имеют квалификацию 1-го класса.

Личный состав полка трижды награждается Переходящим призом главкома войск ПВО, Минавиапрома и Генерального Конструктора ОКБ им. Микояна «Лучшей авиационной части за безаварийную эксплуатацию авиационной техники». В 1984 году командующий авиацией войск ПВО генерал-полковник Н.И. Москвителев вручил 764-му авиаполку приз навечно.

С 1980 года 764 истребительный авиационный полк регулярно награждался переходящим Красным Знаменем Краснознаменного Уральского военного округа «Лучшей авиационной части округа».

Командиры 764-го истребительного авиационного полка 1974-84

21.06.1974 - 10.12.1979



Полковник

АВТУШЕНКО

Николай Стефанович

11.12.1979 - 25.06.1982



Подполковник

АЛТЫНБАЕВ

Мухтар Капашевич

С 1996 года - Министр обороны Казахстана,
генерал армии

26.06.1982 - 14.06.1984



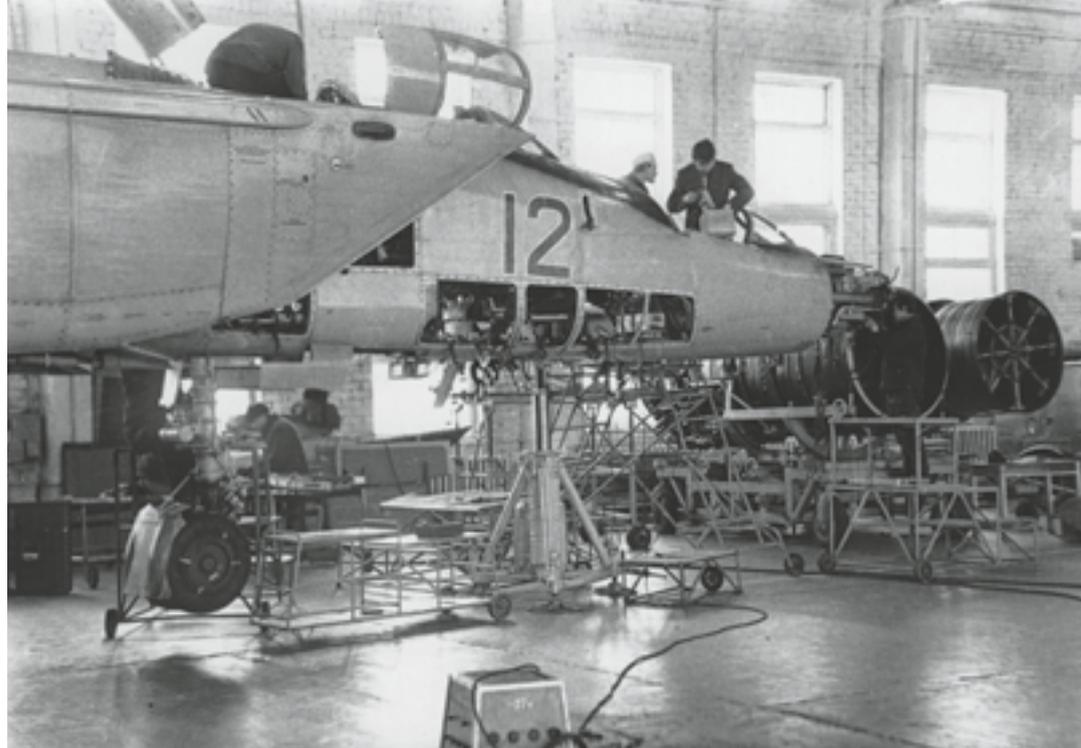
Подполковник

РЫБАКОВ

Алексей Алексеевич

Погиб в 1984 году в автокатастрофе

Технико-эксплуатационная часть 764-го авиаполка много лет подряд получала звание отличной. Под руководством старейшего техника полка Л.Ф. Киселева ТЭЧ стала лучшей в армии ПВО.



Но в 1987 году произошло экстраординарное событие – лучший авиаполк армии ПВО получил оценку «неудовлетворительно». Это было прямым следствием «встряски» во всей системе войск противовоздушной обороны после резонансного полета 28 мая 1987 года М. Руста, сумевшего проникнуть в воздушное пространство страны и сесть на легком самолете на Красной площади в Москве. В результате командование ПВО было обновлено, началась пристальная проверка боеготовности истребительной авиации.

В ходе проверки Министерства обороны с боевыми стрельбами на полигоне «Камбала» (Сары-Шаган) 764-й полк не смог уничтожить мишени, маневрирующие на различных высотах. В то же время боевые стрельбы на полигоне в Астрахани выполнены с оценкой «отлично».

В сентябре 1988 года в рамках мероприятий по формированию вооруженных сил управление 20-го

корпуса ПВО ликвидируется. 764-й истребительный авиационный полк и части обеспечения передаются в подчинение 91-й дивизии 4-й Отдельной Армии ПВО (штаб дивизии в г. Пермь).

В 1989 году полком выполнены маневры на аэродромы: Комсомольский, Омск, Камбала, Кустанай. При выполнении перелета с аэродрома Камбала на аэродром Кустанай потерпел аварию самолет МиГ-25ПДС, пилотируемый старшим лейтенантом Маркизовым. Летчик катапультировался.

В 1990-м году полк продолжал интенсивную боевую подготовку. Выполнены маневры составом 28 экипажей на аэродром Бобровка и составом 26 экипажей на аэродром Приволжский, составом эскадрильи на аэродром Печора-2.

Общий годовой налет полка в этот период превышал 3000 часов, из 47 летчиков 25 имели квалификацию 1-го класса, один – летчик-снайпер.

Командиры 764-го истребительного авиационного полка

1984-91

15.06.1984 – 24.02.1987



Полковник

САЙФУТДИНОВ

Тагир Агзаевич

25.02.1987 – 29.04.1988



Подполковник

ЖМЫХОВ

Анатолий Иванович

30.04.1988 – 22.06.1991



Подполковник

ДОБРИЦЫН

Александр Васильевич



Министр обороны СССР
маршал Д.Ф. Устинов
вручает медаль
«Золотая Звезда»
Герою Советского Союза
И.Е. Жукову.
1982 год.

Освоение
«двадцать пятого»
принесло 764 иап
славу одной из
лучших авиачастей
ПВО страны.



Переходящий приз ОКБ Микояна и миниавиапрома вручается полку в третий раз - навечно. В центре сидит командующий авиацией войск ПВО генерал-полковник Н.И. Москвителев. За ним с призом в руках - командир полка А.А. Рыбаков. Вторым слева сидит Е.И. Жуков. 1983 год.

ГЕРОЙ СОВЕТСКОГО СОЮЗА

ЖУКОВ Иван Ефимович



Родился 31 декабря 1934 в городе Владимире. В Вооруженных Силах с 1953 года. В 1957 году окончил Оренбургское военное авиационное училище летчиков, в 1967 - Военно-воздушную академию. Проходил службу в 764-м истребительном авиационном полку. С 1980 года находился на лётно-испытательной работе.

Звание Героя Советского Союза присвоено 16 февраля 1982 года за мужество и героизм, проявленные при освоении нового вооружения и военной техники.

Награжден орденом Ленина, Красной Звезды, медалями. Последнее воинское звание – полковник.





RF-95453
ВВС РОССИИ



1991-2002



ТРУДНАЯ ЭПОХА ПЕРЕМЕН



С 1991 года перестал существовать Советский Союз. После образования новых независимых государств, Уральский округ ПВО оказался приграничным. Стремительно изменились политическая и экономическая система страны, ее административное устройство. Началась затяжная и болезненная реформа Вооруженных Сил, облик и размер которых не соответствовал больше экономическим возможностям страны и современным требованиям, с учетом изменения геополитической обстановки и появления новых видов военных угроз.

В ходе реформирования Вооруженных Сил была значительно сокращена общая численность частей всех родов войск. Оказались расформированными большинство авиационных полков 4-й отдельной армии ПВО. В 1994-м прекратил существование 765-й авиаполк (аэродром Салка), а в 1998-м – 763-й

авиаполк (аэродром Комсомольский). На пермский истребительный авиаполк легла задача по авиационному прикрытию всей зоны ПВО Урала и Поволжья.

Сложный и переломный период с 1991 по 2001 год полком командовал полковник В.В. Григорьев. На него легло нелегкое бремя поддержания боеспособности полка в условиях напряженного экономического и социального положения, при многократном снижении годового налета из-за нехватки топлива, сокращении личного состава. В этих труднейших условиях полк сумел успешно освоить истребитель перехватчик нового поколения – двухместный МиГ-31.

Первые самолеты МиГ-31 прибыли на вооружение 764-го авиаполка в сентябре 1993 года. Однако освоение нового оружия оказалось сопряжено с экономическими трудностями и проходило в условиях перманентного изменения организационной структуры

**Летный состав
764 иап
на 2000 год.
В центре -
командир
В.В. Григорьев,
заслуженный
военный
летчик России.**



войск ПВО. Уже в 1993 году общий налет не достигает планового, который, в свою очередь, сократился с 3000 часов времен освоения МиГ-25 до 1800 часов, а позже дошел до нескольких сотен часов в год.

С марта 1994 года полк вошел в состав 28-й дивизии ПВО (управление в г. Самара). В декабре того же года 4-я отдельная армия ПВО была преобразована в 5-й отдельный корпус ПВО.

В 1998 году в Российской Федерации создается принципиально новый вид Вооруженных сил – войска ВВС и ПВО. Образуется 5-й отдельный корпус ВВС и ПВО (управление в г. Екатеринбург).

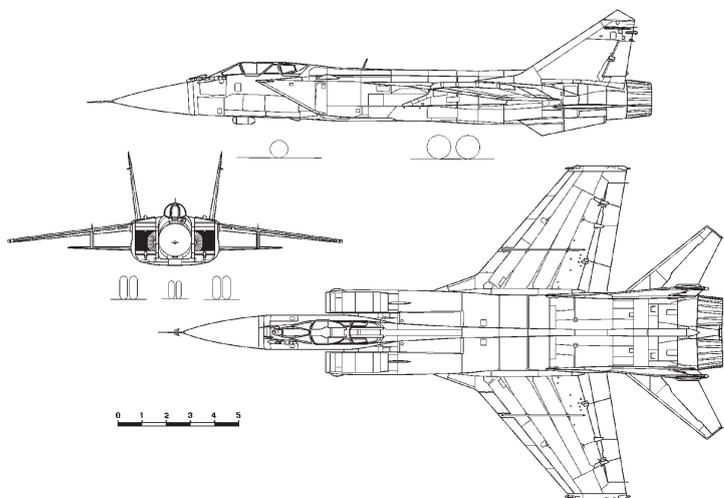
26 апреля 1995 года 764-й авиаполк досрочно заступил на боевое дежурство после переучивания на новую авиационную технику. Это удалось сделать, не смотря на то что налет летного состава полка составил за период освоения самолетов МиГ-31

около 50% от планового, а число полетов на боевое применение составляло лишь 30% от планового. В дежурные смены заступили наиболее опытные летчики полка.

Молодое поколение на некоторый период не имело практических полетов на МиГ-31, продолжая совершенствовать свое летное мастерство на учебно-боевых самолетах Л-39 при летных училищах.

Командир полка В.В. Григорьев в условиях постоянного снижения количества полетов из-за лимитов топлива, тем не менее, находит возможность совершенствовать свой летный опыт и в январе 1998 получает звание «Заслуженный военный летчик».

В 1998 полк 28-я дивизия ВВС и ПВО была расформирована. 764-й авиаполк перешел в непосредственное подчинение командованию 5 (Уральского) отдельного корпуса ВВС и ПВО.



Год принятия на вооружение	1981
Экипаж	2
Максимальная скорость	3000 км/ч
Дальность полета без дозаправки	до 3000 км
Практический потолок	20600 м
Взлетный вес	46750 кг
Силовая установка	2 x Д-30Ф6 (по 15500 кгс)
Вооружение:	4 УР Р-33, 4 УР Р-60М (или 2 УР Р-40), 23-мм пука ГШ-6-23



МиГ-31 Б

Сверхзвуковой самолет-авиационный комплекс

В полку с 1993 года

БОЕВАЯ ТЕХНИКА 764 ИАП





**Заместитель командира полка
по ИАС подполковник В.В. Громов**

В 1999 году полк совершает боевые стрельбы на аэродроме «Приволжский» с оценкой «отлично». Это самый лучший результат среди всех авиационных полков, проводивших боевые стрельбы в этом году. В ходе учений полк впервые выполняет стрельбы по сверхзвуковой ракетной мишени «Стриж», имитирующей большинство современных крылатых ракет вероятного противника. Мишень уничтожается с первого захода.

В 2000 году падение налета в полку достигает критической отметки - 391 час, или менее 19% от планового. Средний налет на летающего летчика – около 25 часов, вдвое меньше чем в начале 1990-х.

С 2001 года начинается постепенный выход из кризисного состояния летной подготовки полка. Действия

авиации НАТО в Югославии и в войне против Ирака показали, что главным залогом безопасности страны является боеспособность системы противовоздушной обороны. С 1 июня 2001 года 5-й корпус ВВС и ПВО разворачивается в 5-ю Краснознаменную Армию ВВС и ПВО.

В связи с реконструкцией (удлинением до 3200 метров) взлетно-посадочной полосы гражданского международного аэропорта Большое Савино, летом 2002 года авиаполк перебазирован на аэродром Лебяжье (Волгоградская область). Летный состав утраченные навыки групповых полетов, разгона до «сверхзвука», готовится к летно-тактическим учениям с боевой стрельбой на полигоне Ашулук (Астраханская область).

Впервые обрабатывается наведение истребителей

Командиры 764-го истребительного авиационного полка 1991-2004

23.06.1991 - 29.11.2001



Полковник

ГРИГОРЬЕВ

Валерий Васильевич

Заслуженный
военный летчик России

30.11.2001 - 22.06.2004



Полковник

МУРОМЦЕВ

Александр Иванович



Гость гарнизона «Сокол» - почетный гражданин города Перми дважды Герой Советского Союза летчик-космонавт А.А. Леонов. 2001 год.

полка на цели с воздушного командного пункта дальнего радиолокационного обнаружения и наведения А-50.

Летчики полка, как и прежде, показывают умение грамотно действовать при возникновении особых случаев в полете.

Многokrратно попадал в экстремальные полетные ситуации летчик-снайпер подполковник Э.Л. Шульга. В одном только в 2002 году у него произошло два отказа двигателя в полете. Один из опытнейших инструкторов, он многие годы передавал свой богатый опыт осования самолета МиГ-31 молодым летчикам. Награжден Медалью Нестерова.

Всего на 2002 год в полку имелось девять летчиков 1-го класса, один штурман-снайпер, пять штурманов-летчиков 1-го класса, два мастера боевого управления.

В ноябре 2002 года полк торжественно отметил свое 50-летие. Особенно дорогим гостем праздника был Герой Советского Союза И.Е. Жуков.



Командир полка А.И. Муромцев (слева) проводит с летчиками разбор эпизода учений



На аэродроме Лебяжье. Во время закрытия взлетно-посадочной полосы в Большом Савино полк продолжал боевую подготовку. 2002 год.







2003-12



УСЛОВИЯ НОВЫЕ – БОЕВАЯ ЗАДАЧА ПРЕЖНЯЯ



В октябре 2003 года на совещании высшего руководства страны и Министерства обороны министр обороны С. Б. Иванов объявил, что войны ведущих государств мира в XXI веке будут преимущественно воздушными, основной ударной силой выступает воздушный, а не наземный компонент. Вслед за этими выводами стали приниматься меры по значительному повышению уровня боевой подготовки сил противовоздушной обороны, частей ВВС и ПВО.

С 1 апреля 2003 года после восстановления навыков летного состава в полетах ночью 764-й истребительный авиационный полк заступил на боевое дежурство по охране воздушных рубежей Российской Федерации.

План налета и воздушных перехватов по-прежнему не выполнялся из-за лимита топлива, но процент выполнения стал неуклонно повышаться.

С апреля 2004 командиром полка назначен полковник В.С. Куценко. Под его командованием 764-й авиаполк вышел на уровень летной подготовки, приближенный к уровню до 1991 года. За достигнутые результаты полковник В.С. Куценко был награжден медалью Нестерова.



**Самолеты
5-й армии
ВВС и ПВО
в ходе учений
«Север-2005»
на аэродроме
Советский.**

**Летчики
гарнизона
«Сокол» стали
летать
в Приполярье
на севере...**



... и в небе дружественного Казахстана на юге.

В августе 2005 года 764-й полк принимал участие в стратегических командно-штабных учениях «Север-2005» под руководством Верховного главнокомандующего. Самолеты полка перебазировались на аэродром Советский (Воркута).

24 ноября полк посетил министр обороны Российской Федерации С.Б. Иванов в рамках рабочей поездки по войскам Приволжско-Уральского военного округа.

В августе 2006 года полк участвует в летно-тактических учениях на полигоне Ашулук с перебазированием на аэродром Приволжский (Астрахань). В ходе учений полк успешно выполняет поставленные боевые задачи, включая отражение массированного авиационного удара. По результатам учения полк оценивается на «отлично».

В июле-сентябре 2007 года впервые после распада СССР в 764-м авиаполку прошли сборы по практическому освоению истребителя МиГ-31 молодыми офицерами – выпускниками авиационных училищ. В их ходе выполнено 382 полета.



**Возвращение на родной аэродром
с подарками от гостеприимных
казахских коллег. 2007 год.**



Тренировки и стрельбы
на полигоне Телемба
в Забайкалье...



... и на полигоне
Ашулук
у самого
Каспийского моря...



Министр обороны С.Б. Иванов и губернатор Пермского края О.А. Чиркунов (слева) в гарнизоне «Сокол». Ноябрь 2005 года.

В одном из первых самостоятельных полетов лейтенант А.С. Петров проявил высокий уровень подготовки, грамотно действуя при возникновении отказа систем одного из двигателей. Командующий объединением ВВС и ПВО наградил экипаж именными часами.

С 2007 года 764-й авиаполк стал активно привлекаться к совместным тренировкам с авиачастями ПВО стран СНГ. В апреле 2008 года был выполнен взаимный перелет самолетов МиГ-31 на аэродромы Большое Савино и Караганда. Осенью того же года полк участвовал в совместных российско-казахстанских тактических учениях, в ходе которых на территорию Казахстана были перебазированы три самолета.

В 2008 году полк на полигоне Ашулук отрабатывал отражение двух волн массированного авиаудара. По итогам учения полк удостоен оценки «отлично». Был обеспечен беспрецедентный с 1993 года годовой налет - свыше 1600 часов.



Полковник
КУЦЕНКО
Владимир
Станиславович



Командир
764-го истребительного
авиационного полка

23.06.2004 – 14.04.2008

Полковник
КУЗНЕЦОВ
Дмитрий Павлович



Командир
6977-й авиационной
базы 2-го разряда

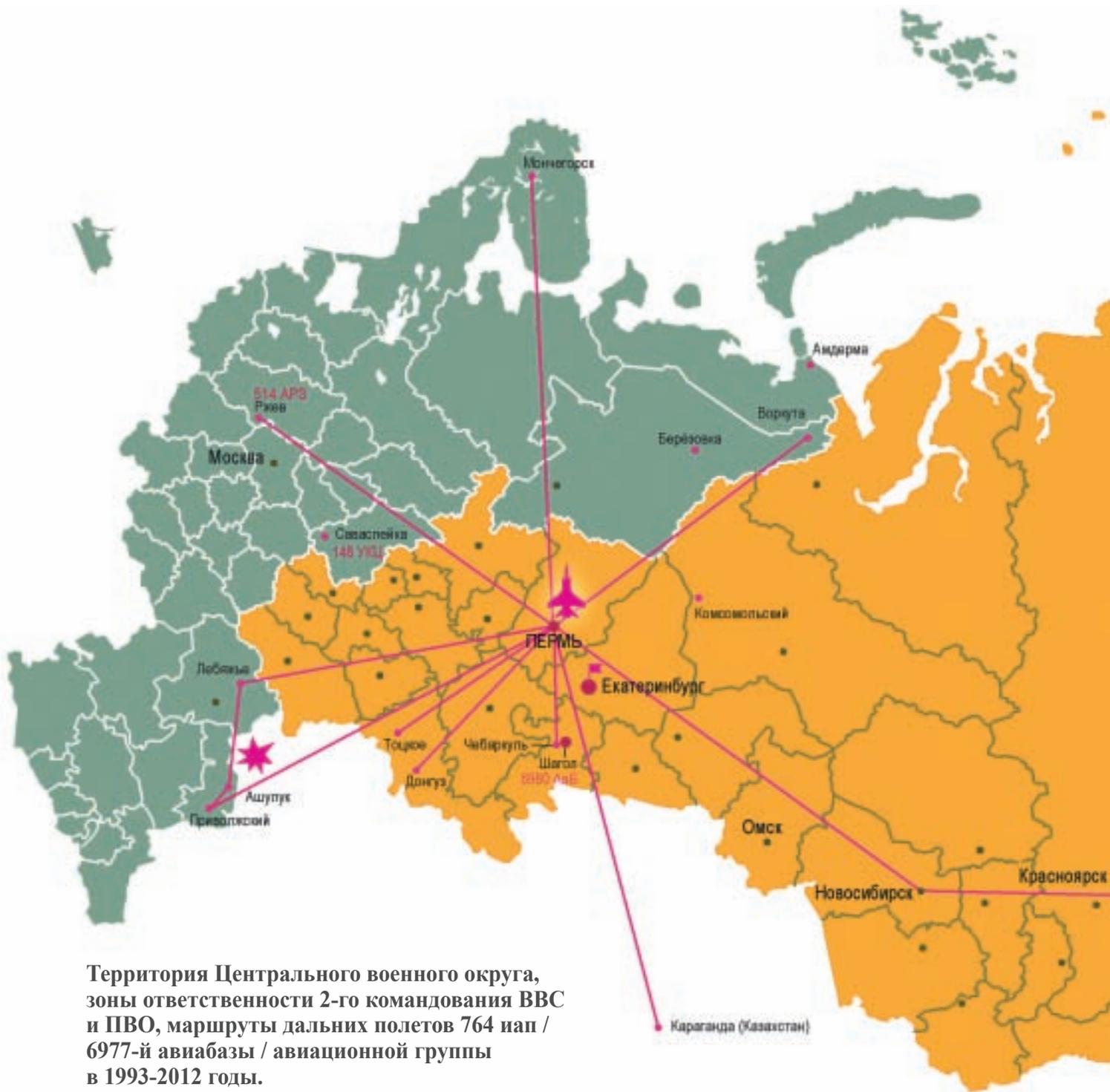
01.06.2009 – 22.11.2010

Гвардии полковник
МИРЗОЕВ
Нияз Мирзоевич



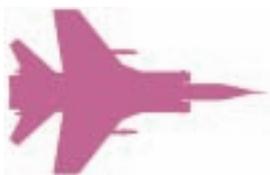
Командиры
авиационной группы
6980-й гвардейской
авиационной базы
1-го разряда:

с 01.12.2010



Территория Центрального военного округа, зоны ответственности 2-го командования ВВС и ПВО, маршруты дальних полетов 764 иап / 6977-й авиабазы / авиационной группы в 1993-2012 годы.





**Церемония прощания
гарнизона «Сокол»
с Боевым Знаменем
764-го истребительного
авиаполка.**

4 сентября 2010 года.



С 1 июня 2009 года в соответствии с концепцией перехода Вооруженных сил Российской Федерации к «новому облику» 764-й истребительный авиационный полк и части обеспечения преобразуются в 6977-ю авиационную базу II разряда. Командиром авиационной базы назначается летчик-снайпер полковник Д.П. Кузнецов.

В июле 2009 года пермская авиачасть вновь участвовала в совместных российско-казахских тактических учениях с посадкой на аэродром Караганда двух самолетов МиГ-31.

1 декабря 2009 года было создано 2-е Командование ВВС и ПВО, объединившее 5-ю (Екатеринбург) и 14-ю (Новосибирск) армии ВВС и ПВО. 1 декабря 2010 года образован Центральный военный округ (управление – г. Екатеринбург), в который вошло 2-е командование ВВС и ПВО. Воздушное пространство самого большого по территории военного округа страны помимо ракетно-зенитных средств, стали прикрывать две авиабазы, вооруженные самолетами

МиГ-31 – в Перми и Канске (Красноярский край).

В октябре 2010 года авиационная база провела сборы с молодым летным составом с выполнением боевых стрельб на полигоне Телемба с аэродрома Степь (Забайкальский край). Впервые в истории части было выполнено перебазирование на столь дальнее расстояние.

С 23 ноября 2010 года пермская авиабаза переформирована в авиационную группу Краснознаменной Оршанской ордена Суворова III степени гвардейской авиационной базы 1-го разряда Шагол (г. Челябинск) с базированием на аэродроме Большое Савино. Командиром авиационной группы назначен летчик 1-го класса гвардии полковник Н.М. Мирзоев.

По мере повышения интенсивности полетов участились случаи авиационных происшествий.

19 ноября 2010 года в 52 км северо-восточнее аэродрома был потерян самолет МиГ-31 (бортовой номер 18, экипаж - подполковник Д.В. Медведкин, майор С.А. Коваленков).





Тяжелым событием для гарнизона стала катастрофа 6 сентября 2011 года, приведшая к гибели опытного экипажа в составе летчика 1-го класса подполковника С.Ю. Столпянского и штурмана 1-го класса майора А.В. Горбачева.

В 2012 году часть летного состава авиагруппы была подготовлена к освоению одного из самых сложных элементов боевой подготовки – дозаправке топливом в воздухе, что значительно повысило боевые возможности авиационной части.

В сентябре личный состав авиационной группы вновь успешно выполнил боевые стрельбы на полигоне Телемба с перебазированием на аэродром Домна (Забайкальский край). Летчики и штурманы авиагруппы участвовали в сборах по повышению квалификационной категории на аэродроме Канск.

Несмотря на длительный период реорганизаций, личный состав пермского гарнизона «Сокол» в год его 60-летия свято чтит высокие традиции одной из лучших частей ПВО страны – бывшего 764-го истребительного авиаполка. К 2012 году годовой налет части (2152 часа) соответствует показателям 1968 и 1974 года, когда полк получал аттестацию «отличный». Налет на одного летчика (69 часов) приблизился к среднестатистическому уровню налета в полку за период с 1953 по 1992 годы (72 часа).

В настоящий момент авиационная группа в Большом Савино - единственная авиачасть противовоздушной обороны на пространстве от Волги до Оби. Личный состав авиагруппы твердо стоит на страже неба в самом центре России, где объединяется европейская и азиатская части нашей обширной Родины.





09

Иван Соловьев

28

6

 Александр Вильямсон





1952-2012

гарнизон
"СОКОЛ"

НОВЫЕ ТРАДИЦИИ

С 1984 года – традиция возложения венков на могилы всех погибших летчиков гарнизона.

С 1987 года – установка пограничного столба, символа Государственной границы и оформление ритуальной площадки дежурных сил.

С 1995 года – проведение авиационных праздников с открытым доступом на территорию гарнизона жителей Перми.

2003 – появление полкового «маскота» (бортового талисмана), гербо-



вого медведя Пермского края на двух самолетах (№08 и №15).

С 2006 года – появление традиции встречи женами «хлебом-солью» своих мужей-пилотов, возвращающихся с учений и перебазирования.

Май 2007 - открыты памятные стелы, посвященные погибшим летчикам полка: С.И. Сафронову (на ритуальной площадке дежурных сил) и В.А. Рубаненко (в окрестностях г. Чермоз Пермского края).





Присвоение почетного наименования
«Александр Вильямсон» 9 мая 2009 года



Присвоение почетного наименования
«Павел Соловьев» 15 августа 2009 года



Присвоение почетного наименования
«Сергей Сафронов» 1 мая 2010 года



Присвоение почетного наименования
«Михаил Гриб» 9 мая 2011 года

потерян в авиакатастрофе



МУЖЕСТВО И ПРОФЕССИОНАЛИЗМ ЛЕТЧИКОВ-ИСТРЕБИТЕЛЕЙ



Несмотря на объективные экономические трудности и проблемы с налетом на рубеже 1990-2000-х годов, летчики полка, продолжая традиции старших поколений военных авиаторов Прикамья, проявляли самообладание, хладнокровие и умение грамотно действовать при возникновении нестандартных полетных ситуаций.

16 марта 2005 года - экипаж командира отряда майора К.А. Зенкова и заместителя командира эскадрильи майора С. Ю. Столпянского при самовыключении правого двигателя произвел успешную посадку на своем аэродроме.

15 июня 2005 года - в процессе приемки авиатехники на аэродроме Ржев экипаж майора С.Ю. Столпянского и штурмана отряда капитана С.И. Ледовских произвел посадку на аэродроме после отказа левого двигателя из-за утечки топлива.

20 декабря 2005 года - экипаж майора К.А. Зенкова и майора В.В. Овчаренко, обнаружив отказ общей гидросистемы, выпустил шасси аварийно и произвел посадку на своем аэродроме. В ту же летную смену у экипажа майора Зенкова и подполковника Э.Л. Шульги случился пожар левого двигателя. Экипаж произвел посадку с одним работающим двигателем на своем аэродроме.

26 января 2006 года - днем в сложных метеоусловиях на высоте 10100 м произошло разрушение стекла подвижной части фонаря передней кабины у экипажа майора В.В. Овчаренко В.В. и капитана А.А. Забегаева. Летчик снизился до высоты 4000 метров и произвел посадку на своем аэродроме.



За мужество и хладнокровие Главнокомандующий ВВС наградил экипаж ценными подарками - именными часами. Командир экипажа майор Овчаренко награжден орденом Мужества, штурман капитан Забегаев А.А. – медалью Нестерова.

3 февраля 2006 года - экипаж подполковника В.И. Школенко и капитана С.И. Ледовских после взлета получил сообщение о пожаре левого двигателя. Экипаж произвел посадку на своем аэродроме с одним работающим двигателем.

22 декабря 2006 года - при выполнении полета на разгон сверхзвуковой скорости ночью в сложных метеоусловиях у экипажа подполковника И.Р. Хуснутдинова и подполковника Э.Л. Шульги в наборе высоты произошел отказ левого двигателя. Летчики, проявив выдержку и хладнокровие, выпол-

**Подполковник
И.О. Арчаков
руководит
полетами
на аэродроме
Приволжский
(Астрахань)
во время учений**



нили посадку с одним работающим двигателем на своем аэродроме.

21 августа 2007 года – в одном из первых самостоятельных полетов на МиГ-31 лейтенант А.С. Петров проявил высокий уровень подготовки, заложенный летчиком-инструктором. Грамотно действуя при возникновении отказа маслосистемы одного из двигателей, молодой летчик произвел посадку с одним работающим двигателем на своем аэродроме.

25 сентября 2009 года - у экипажа майора Д.Ю. Слуцкого и капитана В.С. Луценко при полете на высоте 5000 метров произошел самопроизвольный сброс откидной части фонаря задней кабины. Командир экипажа произвел благополучную посадку на своем аэродроме.

9 апреля 2010 года - на высоте 10400 метров у экипажа старшего лейтенанта М.М. Юнусова и подполковника В.В. Овчаренко произошло разрушение остекления фонаря и разгерметизация кабины. Летчик включил сигнал “Бедствие”, энергично

снизился до безопасной высоты и выполнил посадку на аэродроме вылета.

14 февраля 2011 года - при выполнении облета самолета у экипажа капитана М.М. Юнусова произошел отказ генератора постоянного тока двигателя, обеих инерциальных систем и бортового навигационного комплекса. Прекратилась выдача информации экипажу о пространственном положении самолета. Летчик перешел на пилотирование самолета по дублирующим приборам, выполнил полет на свой аэродром и произвел нормальную посадку.

4 октября 2012 года при выполнении полета на аэродроме Канск (Красноярский край) у экипажа старшего лейтенанта И.М. Кремлева и подполковника И.П. Бабкина сработала аварийная сигнализация о превышении допустимой температуры правого двигателя. Экипаж отключил неисправный двигатель и произвел посадку на аэродроме вылета. При осмотре самолета на земле было выявлено разрушение компрессора правого двигателя.



Заслуженные военные летчики 764-го авиаполка



Полковник **АНАНИН Борис Михайлович**

Родился 9 июля 1931 года.

Звание заслуженного военного летчика СССР присвоено в 1986 году.

Общий налет более 5000 часов.

Окончил Качинское училище в 1952 году, Армавирское ВВАУЛ в 1987 г. (заочно). С 1952 по 1978 год служил в 764 иап, где прошел должности от летчика до заместителя командира полка. Летал на самолетах Як-11, МиГ-15, МиГ-17, МиГ-19, МиГ-25. С 1978 года проходил службу в главкомате ПВО. С 1983 по 1986 год находился в командировке в Ливии.

Уволился из Вооруженных Сил в 1987 году. Умер 19 августа 1993 г



Полковник **ПАСТУХОВ Гертруд Павлович**

Родился 12 мая 1927 г. в г. Свердловске.

Звание Заслуженного военного летчика присвоено в 1969 г.

Общий налет 2860 часов.

Окончил Борисоглебское ВВАУЛ в 1948 г. В полк прибыл в октябре 1953 года. С 1957 году переведен на должность командира эскадрильи 763 иап. С 1965 по 1974 г. – командир 764 иап.

Освоил самолеты По-2, УТ-2, Як-11, Як-12, АТ-6, УЛА-7, Ла-7, Ла-9, Як-17, УТИ МиГ-15, МиГ-15, МиГ-17, МиГ-19, Су-7у, Як-25, МиГ-25.

Награжден орденами Красного знамени, За Службу Родине.

Уволился из Вооруженных Сил в 1980 г. с должности начальника боевой подготовки авиации армии.



Полковник **ЖЕЛЕЗНОВ Анатолий Георгиевич**

Дата рождения: 22 декабря 1932 г.

Звание Заслуженного военного летчика присвоено в 1974 году.

Общий налет 3000 часов.

Летчик-снайпер.

Окончил Качинское училище в 1953 году, Военно-политическую академию им. Ленина в 1971 году (заочно). Проходил службу в 764 и 765 иап. Летал на самолетах Як-11, МиГ-15, МиГ-19, Як-25, Як-28, МиГ-25.. Прошел должности от летчика до начальника политотдела полка. Кавалер ордена Красной Звезды (награжден за освоение новой техники МиГ-25).

Уволился из Вооруженных Сил в 1982 году. Умер в октябре 2003 года.



Генерал-майор **ЛИННИК Леонид Ильич**

Родился 13 марта 1937 года.

Звание Заслуженного военного летчика присвоено в 1982 году.

Общий налет более 3000 часов.

Летчик-снайпер.

Окончил Ейское летное училище в 1956 году, Военно-воздушную академию им. Гагарина в 1970 году. Освоил самолеты МиГ-15, МиГ-17, МиГ-19, Су-15, МиГ-25, МиГ-31.

В 764 иап проходил службу с 1960 по 1970 г.

Награжден орденом «За службу Родине».

Последнее место службы – начальник службы безопасности полетов авиации ПВО страны.



Полковник **ГРИГОРЬЕВ Валерий Васильевич**

Дата рождения: 16 июня 1953 г.

Звание Заслуженного военного летчика России присвоено в 1998 году.

Общий налет 2964 часа.

Окончил Ставропольское ВВАУЛШ в 1974 году, Тверскую военную академию ПВО в 1991 году. С 1991 по 2001 г. проходил службу в 764 иап в должности командира полка. Летал на самолетах А-29, МиГ-15, МиГ-17, Су 7, Су-9, Су-11, МиГ-25, МиГ-31.

Уволился из Вооруженных Сил в 2001 году.

В 2009-12 годах возглавлял компанию «Пермские авиалинии» (ПАЛ), управляющую аэропортом Большое Савино.

Авиакатастрофы в 87-й авиационной дивизии, 20-м корпусе

ДАТА	ПОГИБШИЕ	ОБСТОЯТЕЛЬСТВА	ПРИМЕЧАНИЯ
15.01.1955	майор Жук Иван Захарович 763 иап	Погиб на МиГ-15 (аэродром Б. Савино) вскоре после взлета в СМУ из-за потери пространственной ориентировки в облаках (по другим данным, из-за потери работоспособности)	Похоронен на Егошихинском кладбище
15.01.1955	к-н Кравченко Александр Иванович 763 иап	Погиб на МиГ-15 в Шадринске – преждевременное снижение при попытке поиска ВПП в СМУ	Похоронен на Егошихинском кладбище
1956	ст. л-т Котов Алексей Миронович 765 иап	Погиб на МиГ-15 при выполнении воздушного боя в качестве цели, при выполнении переворота не хватило высоты (аэродром Б. Савино)	Похоронен на Егошихинском кладбище
январь 1957	к-н Кобец Александр Иванович 763 иап	Срыв в штопор в контрольном полете на самолете УТИ МиГ-15 в районе Култаево, в процессе вывода из штопора на малой высоте остановился двигатель, произошло сваливание (аэродром Б. Савино)	Похоронен на родине
	ст. л-т Егоров Николай 763 иап		Похоронен на родине
май 1958	л-т Холкин Александр 763 иап	Столкновение МиГ-15 с землей при заходе на аэродром на малой высоте и большой скорости (аэродром Б. Савино)	Похоронен на родине
19.01.1960	п/п-к Архипов Вячеслав Иванович 764 иап	Погиб на МиГ-19 при посадке ночью, был ослеплен лампочкой на приборной панели, столкнулся с землей в районе Башкултаево (аэродром Б. Савино)	Похоронен на родине
4.03.1960	майор Колуков Михаил Евдокимович 763 иап	Разрушение обтекателя антенны РЛС самолета Як 25 ночью после взлета (повреждение на земле при проведении обслуживания), попадание осколков в двигатель. Погибли из-за катапультирования на малой высоте (аэродром Б. Савино)	Похоронен на Егошихинском кладбище
	ст. л-т Костенко Александр Степанович 763 иап		Похоронен на Егошихинском кладбище

ПВО, авиационной группе 6980-й авиационной базы

ДАТА	ПОГИБШИЕ	ОБСТОЯТЕЛЬСТВА	ПРИМЕЧАНИЯ
9.04.1960	ст. л-т Карчевский Владимир Владимирович 764 иап	Погиб на МиГ-19 при заходе на посадку (аэродром Кольцово) при выполнении вылета из состава дежурных сил по самолету-нарушителю U-2	Похоронен на родине
1.05.1960	ст. л-т Сафронов Сергей Иванович 764 иап	Погиб под Свердловском в результате ошибочной стрельбы наземных ЗРК в ходе уничтожения самолета-нарушителя U-2	Похоронен на Егошихинском кладбище
24.08.1961	к-н Скворцов Виктор Егорович 763 иап	Погибли при катастрофе самолета Як-25 в районе Башкултаево из-за отказа бустера (аэродром Б. Савино).	Похоронен на Егошихинском кладбище
	к-н Глазков Виталий Яковлевич 763 иап		Похоронен на Егошихинском кладбище
12.09.1961	к-н Гандрабура Леонид Алексеевич 764 иап	Погиб на МиГ-19 – выполнял низкий проход над п. Хмели, задел за провода на малой высоте (воздушное хулиганство)	Похоронен на родине
22.04.1965	к-н Забузов Михаил Иванович 763 иап	Погибли при катастрофе самолета Як-25. Взлетели из дежурных сил по контрольной цели (Ту-16), попали в спутную струю от цели на высоте менее 1000 метров, столкнулись с рельефом местности, попыток катапультирования не было	Похоронен на кладбище п. В. Муллы
	л-т Наменделеев 763 иап		Похоронен на родине
1965 ?	к-н Левшин Вдаддимир 763 иап	Погибли на УТИ МиГ-15 в Н. Тагиле при выполнении доразведки погоды из-за столкновения с рельефом местности при замере нижней границы облачности	н.д.
	н.д. 763 иап		н.д.
н.д.	к-т Закиров (штурман) 763 иап	Катастрофа самолета Як-28 при заходе на посадку (аэродром Салка), приземление вне ВПП, погиб в результате пожара, командира экипажа Сафронова удалось спасти	н.д.

ПРИЛОЖЕНИЕ

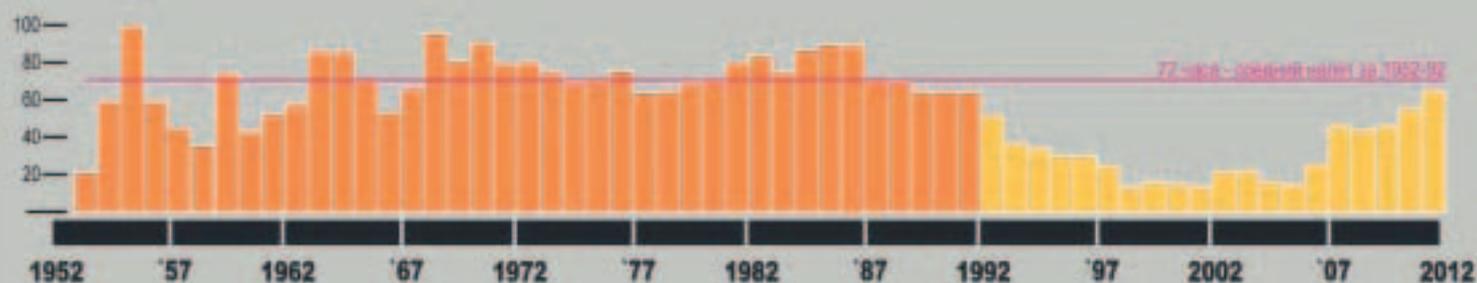
Авиакатастрофы в 87-й авиационной дивизии, 20-м корпусе ПВО, авиационной группе 6980-й авиационной базы

ДАТА	ПОГИБШИЕ	ОБСТОЯТЕЛЬСТВА	ПРИМЕЧАНИЯ
н.д.	к-н Богданов Николай Николаевич 763 иап	Погибли на Як-28 на аэродроме Комсомольск из за захвата ложной цели на поверхности земли	н.д.
	н.д. 763 иап		н.д.
конец 1960-х	полковник Авдеев Борис Константинович, командир полка 765 иап	Погиб на Су-9 в Нижнем Тагиле (аэродром Салка). Столкновение с землей после прохода БПРМ при попадании в снежный заряд при заходе на посадку ночью	Похоронен на родине
19.01.1960	л-т Рубаненко Валерий Александрович 764 иап	Погиб на МиГ-19 в районе г. Чермоз из-за попадания в штопор при выполнении атаки воздушной цели на большой высоте (предположительно потеря сознания при создании перегрузки на выводе из пикирования)	н.д.
1974 ?	п/п-к Панов Сергей, зам. командира полка 763 иап	Погибли на Су-7у на аэродроме Салка при выполнении разведки погоды – замеряли нижний край облачности, столкнулись с сопкой	Похоронен на Егошихинском кладбище
	н.д. 763 иап		н.д.
6.09.2011	п/п-к Столпянский Сергей Юрьевич АвГ 6980 АвБ	Через 1 минуту 37 секунд после взлета в составе отряда самолетов МиГ-31погибли при столкновении с землей в 11 км юго-западнее аэродрома Б. Савино	Похоронен на кладбище д. Болгары (Пермский район)
	м-р Горбачев Андрей Владимирович АвГ 6980 АвБ		Похоронен в г. Сочи



Показатели годового налета летчиков 764 иап / 6977 АвБ / авиационной группы 6980 АвБ

Средний налет на летчика за год (среднесписочный состав)



Общий налет за год (округленные часы)

