

Управление образования
Горноуральского городского округа

«Соколиные» перипетии: взлеты и падения в мирной жизни военного городка № 40

Автор:

Беляева Ксения Дмитриевна,
ученица 10 класса
МКОУ СОШ № 10 с. Покровское
Домашний адрес: 622936,
Свердловская область,
Пригородный район, с. Покровское,
д. 99, кв. 73

Паспорт: № 65 08 605175
выдан отделением УФМС России, по
Свердловской области
в Пригородном районе
гор. Нижний Тагил 12.01.2009 г.

Контактные телефоны:

8 (3435) 911- 016
89193706902

Руководитель:

Григорук Галина Николаевна,
учитель истории и обществознания
МКОУ СОШ № 10

Домашний адрес: 622937,
Свердловская область,
Пригородный район, с. Покровское-1,
д.117 (10), кв.84

Контактный телефон:

8 (3435) 911- 227; 89122099727

ОГЛАВЛЕНИЕ

Введение	3
Глава 1. Военские будни поселка «Сокол»	6
§ 1. Служебные заботы защитников Отечества	6
§ 2. Быт – надежный тыл военнослужащих	15
Глава 2. Страницы из жизни летно-испытательной базы НТИИМ	21
Заключение	26
Список информационных источников	29
Приложения	31
1. План военного городка «Сокол» и аэродрома «Салка»	31
2. Распоряжение Правительства РФ от 1 июня 2000 г. N 752-р «Об утверждении перечня закрытых военных городков» (копия)	32
3. Распоряжение Правительства РФ от 18 января 2002 г. N 42-р «О внесении изменений и дополнений в перечень имеющих жилищных фонд закрытых военных городков Вооруженных Сил РФ» (копия)	34
4. Таблица «Командиры 765 истребительного авиационного полка»	36
5. Фотографии из истории 765 истребительного авиационного полка	37
6. Таблица «Командиры авиаремонтного завода»	41
7. Фотографии из истории авиаремонтного завода	42
8. Фотография заслуженного летчика-испытателя Левита Ю.А.	
90-е годы	44
9. Фотографии из истории и современности военного городка	45
10. Материалы интервьюирования Лебедева В. Д.	47
11. Материалы интервьюирования Лебедева Ю. П.	49
12. Материалы интервьюирования Сальниковой Г. Н.	50
13. Материалы интервьюирования Потаповой Т.Е.	53
14. Ответ МУ УЖКХ Пригородного района на письмо жителей населенного пункта о собственнике жилищного фонда в/г 40	55
15. Хронологическая таблица «Основные события из истории военного городка «Сокол»	56

Введение

Военный городок в нашей стране — это комплекс зданий и сооружений, расположенных на одном земельном участке и используемых для расквартирования войсковых частей (размещения личного офицерского и солдатского состава, рабочих и вольнонаемных служащих). На протяжении всей истории Отечества предназначение городков определялось политикой государства. Современные военные городки делятся на две группы: открытые (ОВГ) и закрытые (ЗАТО) [3].

Первые поселения подобного типа появились еще при Петре Первом. Само понятие «военный городок» было четко регламентировано лишь в 1977 году в «Положении о квартирно-эксплуатационной службе и квартирном довольствии в СА и ВМФ», введенном в действие Приказом Министра обороны СССР № 75 [4].

С шести лет я живу в бывшем военном городке, практически все мое детство прошло здесь. Каждый день я вижу жилые дома, разрушающиеся здания военного предназначения. Мне захотелось расширить свои знания об историческом прошлом бывшего военного городка, информация о котором хранится, в основном, лишь в памяти местных жителей поселка и ранее служивших здесь военнослужащих, разъехавшихся по всей стране после сокращения войсковых частей.

Основной **целью** исследовательской работы стало изучение истории военного городка и войсковых частей, расположенных на его территории.

Для достижения цели определила следующие **задачи**:

1) провести анализ документальных источников НТГИА, ресурсов Интернета, специальной литературы, материалов интервьюирования и семейных архивов по теме исследования;

2) изучить основные этапы в становлении и развитии поселка «Сокол» — бывшего военного городка, особенности деятельности войсковых частей, расположенных на территории населенного пункта;

3) проанализировать особенности службы и быта летного и технического состава 765 истребительного авиационного полка.

Объектом исследования является история военного городка, базирующихся на нем войсковых частей. **Предмет** исследования включает историю создания и функционирования местных воинских формирований, расположенных на территории населенного пункта, основные этапы в развитии населенного пункта, бытовые стороны жизнедеятельности военного городка.

Мною выдвинута **гипотеза**: жизнь военного городка – специфического населенного пункта – определяется предназначением и спецификой войсковых частей, расположенных на его территории, поддержкой государства жизнедеятельности населенного пункта.

При подготовке и написании исследовательской работы использовались такие **методы исследования**, как опрос и интервьюирование местного населения, анализ исторических источников, литературных данных и ресурсов Интернета, сравнение полученной информации, систематизация исследовательского материала.

Чтобы понять и разобраться в истории военного городка, войсковых частей, я изучала специальную литературу, использовала ресурсы Интернета. Основным информационным источником, в котором наиболее полно излагается история войск ПВО, стала книга Феськова В.И., Калашникова К.А., Голикова В.И. «Советская Армия в годы «холодной войны» (1945-1991)». Изучая историю формирования войсковых частей на территории военного городка, я выявила ошибку в этой работе: в перечне войсковых формирований 4-й отдельной армии ПВО 1988 года не указан наш 765 истребительный авиационный полк, хотя к этому времени ему исполнилось почти 40 лет. В книге указаны лишь четыре полка, о которых будет сказано в первой главе [19, с.150].

В ресурсах Интернета более подробно представлен материал о жизнедеятельности летно-испытательной базы Нижнетагильского института испытания тяжелых металлов, до сих пор функционирующей на территории

аэродрома «Салка», хотя и в нем много противоречий. Не удалось достоверно подтвердить, найти Распоряжение Правительства о передаче территории и зданий военного городка, принадлежащих Министерству обороны, в муниципальную собственность Нижнему Тагилу, без которого все остальные решения недействительны. (Приложение 15) Вероятнее всего, это решение не принято до сих пор, и вопрос о принадлежности городка и его территорий не решен, так как администрация населенного пункта также не располагает указанной информацией.

Изучаемая мною тема была закрыта для освещения в прессе и литературе, поэтому мне пришлось обратиться к местному населению. Как уже было сказано, основная информация для исследовательской работы была установлена путем налаживания личных контактов со свидетелями истории городка. Для получения информации я использовала социальные сети Интернета, телефонную связь. Распечатала и распространила листовки с просьбой о помощи в сборе информации в самом поселке, проводила опрос и интервьюирование местных жителей. По их подсказке вышла на офицеров запаса, проживающих в Нижнем Тагиле. Обратилась с письмами в военные архивы Екатеринбурга и Подольска, но, к сожалению, ответов нет до сих пор. Я благодарна за фотографии и документы из семейных архивов всем неравнодушным землякам, откликнувшимся на мою просьбу (а их было немало). Конечно же, большое количество информации противоречило друг другу, сложно установить достоверность фактов, поэтому я продолжаю свое исследование, несмотря на то, что его первый этап завершен.

Глава 1. Военские будни поселка «Сокол»

§ 1. Служебные заботы защитников Отечества

После окончания Великой Отечественной войны министерство обороны приняло решение о создании противовоздушной обороны Урала, который к тому времени стал важнейшим промышленным центром Советского Союза.

В июне 1948 года Политбюро ЦК ВКП (б) и Совет Министров СССР определили новую структуру системы и войск ПВО. В соответствии с этим решением, в январе 1949 года из Москвы в Свердловск прибыло управление 5-го корпуса ПВО, на базе которого началось формирование оперативной группы Уральского района войск противовоздушной обороны.

На основании Директивы заместителя министра обороны СССР и главнокомандующего войсками ПВО страны от 24 марта 1960 года Уральская армия ПВО с 10 апреля 1960 года преобразована в 4-ю отдельную армию ПВО. В ее состав входили два корпуса ПВО, которым подчинялись четыре истребительных авиационных полка: 681 – в Данилово, 683 – в Бобровке Самарской области, 763 – в Домбаровке Оренбургской области и 764 – в Большом Савино Пермской области [19, с.150].

Именно из Перми (из военного авиационного гарнизона Большое Савино) еще в 1951 году перебазировали авиационную эскадрилью истребителей, на базе которой сформировали 765 истребительный авиационный полк (войсковая часть 40374). Стратегическая задача новорожденного полка заключалась в охране воздушного пространства над Уралом и прилегающими территориями. (Приложение 12)

Для обслуживания полка создали отдельный батальон авиационно-технического обслуживания (ОБАТО) – войсковую часть 31561. В ведении этой части находились автопарк, служба горюче-смазочных материалов, авиационно-техническая, вещевая служба, продовольственная служба, финансовая часть, медицинская служба и др. Еще одно подразделение – отдельный батальон связи и радиотехнического обслуживания (ОБС РТО),

войсковая часть 0305 – обеспечивало радиотехническое оборудование полетов, телефонную связь.

765 авиационный полк состоял из трех эскадрилий, технико-эксплуатационной части (ТЭЧ), где производились техническое обслуживание и мелкий ремонт самолетов. В управление части входила группа структур: командование в/ч, штурманы боевого управления, секретная и строевая части, метеослужба, парашютно-десантная и авиационно-диспетчерская службы, ракетная группа.

Управление полетами производилось с подземного командного пункта, находившегося неподалеку от соседнего села Покровское, за микрорайоном под названием «Майка». Стартовый командный пункт (СКП), руководители полетов располагались непосредственно на аэродроме. Летчиками полка преимущественно служили выпускники Армавирского и Ставропольского высших военных летных училищ. Штурманы оканчивали Ставропольское ВВЛУ, техники – Даугавпилское, Ачинское, а позже и Пермское военные технические училища [1].

Каждая эскадрилья состояла из командира, начальника штаба эскадрильи, летчиков, техников, обеспечивающих техническую готовность самолетов.

Свидетелем жизни военного городка конца 50-х – 60-х годов был техник самолета Василий Денисович Лебедек. (Приложение 5) Он прослужил в Соколе двенадцать лет: с 1959 по 1971 годы. По прибытию его назначили техником самолета, попал в первую эскадрилью. Вначале жили на частной квартире в Нижнем Тагиле. Потом переселились в гостиницу – деревянное здание. Общая кухня, готовили на керогазах, воду брали из колонки. Длинный коридор – по 8 комнат с каждой стороны. Семья была рада и такому жилищу, ведь строительство нового жилья – двух четырехэтажных домов – началось лишь к концу 60-х годов.

Как рассказывает Василий Денисович, штаб находился за казармами и тоже в бараке. Полеты были круглосуточно: и днем, и ночью. В 60-е годы

стали переходить на новую технику: на смену МиГ-17 пришли Су-7. Новые самолеты осваивались с большими трудностями. Из-за неполадок с двигателями случались частые катастрофы. Летчик Никифоров погиб из-за отказа двигателя, не успев катапультироваться из-за низкой высоты. В конце 60-х годов погиб командир полка Авдеев Борис Константинович. Причиной его смерти во время ночных полетов стали снежный заряд и плохая видимость во время посадки. (Приложение 9)

На самолете Василия Даниловича никаких отказов не было, как он говорит, «благодаря требовательности к себе и четкому исполнению предписаний». Лебедев В.Д. вспоминал, как обнаружив какие-то сбои в работе двигателя на его УТИ (учебно-тренировочном истребителе) совместно «с очень толковым инженером полка» Жуковским написали рекламацию и заменили «сердце» машины. Как оказалось впоследствии, «чутье не подвело»: спасли жизнь летчиков и сам самолет.

Коллектив был очень хороший, дружный, «все друг друга любили и уважали». В свободное время ходили вместе на охоту, ловили рыбу. В 1967 году начали строить пруд на дальнем приводе в память о погибших летчиках. Василий Данилович был одним из инициаторов строительства этого пруда. Как он говорит, «решение пришло после очередной катастрофы, в которой погиб лучший друг – летчик, майор Левшин Юрий Игнатьевич». (Приложение 5)

Площадь пруда составляла четыре гектара. Большую помощь в строительстве оказало руководство лётно-испытательной станции (ЛИС). Ю.А. Левит, руководитель ЛИС, выделил не только денежные средства, но и помогал техникой, рабочей силой. Закончили работы лишь в начале 70-х годов. «Чтобы пруд не размывало во время дождей, приняли решение поставить плотину. Завозили камень с одного берега, а с другого – везли глину. Сначала камни вдавливали в ил, затем утрамбовывали глину, внизу проложили трубу для слива холодной воды летом».

Конечно, в создании водоема была и производственная необходимость.

Летчики брали в полет комплект для спасения в случае катастрофы, в который входила надувная лодка. Когда пруд построили, он стал местом тренировок, где летный состав отрабатывал технику применения плавсредств.

Позже в пруд запустили мальков сазана, карпа и других рыб. Пруд на дальнем приводе – место отдыха не только тех поколений, но и нашего времени. До сих пор школьники села Покровское с удовольствием совершают походы в это место, любуются его красотами, не подозревая о том, в чью честь создан пруд. (Приложение 10)

Еще одним ветераном полка был офицер Лебедев Юрий Петрович. (Приложение 5) В 1961 году, через пять лет после окончания Иркутского авиационного училища, его направили под Пермь в Большое Савино, а оттуда попал в 765 истребительный авиационный полк. Сначала служил в должности техника самолета, затем – в должности помощника начальника штаба полка. Из его рассказа стало известно, что в 1961 году началась реконструкция взлетной полосы: с железных плит перешли на бетонные. Эти новшества потребовались в связи с переходом на новую модель самолетов – Су-9, которые поставлялись на Урал из Новосибирска.

Летный состав проходил переучивание в учебной части «Саласвейки» под Горьким (ныне – Нижним Новгородом). Полк разрастался, «собирался со всех концов: с севера, Средней России».

Вспоминая о том, как обустроили быт, Юрий Петрович рассказал, что первым его жилищем в Соколе стала квартира в 2-этажном доме. Изначально в домах были печи (печное отопление). Затем установили титаны. Топили керосином. В период его службы велось строительство бани и котельной (котельная топилась на угле). (Приложение 9)

За время службы Юрия Петровича сменилось много командиров полка. (Приложение 4) Но лучше всего он запомнил Николая Ивановича Ворожбита. «Это требовательный и собранный человек. Настоящий командир! В 1970 году его перевели начальником авиации корпуса в город Челябинск». Одним из самых грамотных офицеров того времени был капитан

Чеботаев Иван Куприянович – военный летчик 1-го класса, отличник боевой и технической подготовки. (Приложение 5)

«Символом войсковой части, доблести и славы, напоминанием каждому солдату и офицеру об их священном долге преданно служить Родине, защищать ее мужественно и умело, отстаивать от врага каждую пядь родной земли, не щадя своей крови и самой жизни, является ее Знамя». Эти слова написаны для меня Лебедевым Юрием Петровичем не случайно. Длительное время он выполнял обязанности руководителя знаменной группы полка.

Знамя вручалось воинской части при ее формировании от имени Президиума Верховного Совета СССР представителем министерства обороны – командующим войсками или членом военного совета округа. При расформировании Знамя отправили в Центральный музей министерства обороны. Вынос Знамени войсковой части осуществлялся в самые торжественные минуты жизни полка: например, при построении в честь Дня Победы. Знаменная группа и лучшие представители полка принимали участие в парадах, посвященных этому важному событию, в городе Нижнем Тагиле. (Приложение 5)

В 70-х – 80-х годах полеты в течение суток производились в 2 или 3 смены: с 8.00 до 14.00 летала одна группа пилотов, с 15.00 до 21.00 – другая, с 22.00 до 4.00 – третья. Перед полетами в высотном домике на аэродроме проходила постановка задач летному составу, там же осуществлялся разбор полетов по их окончании. В редкие дни, когда не было полетов, летчики занимались теоретической подготовкой в штабе. Они изучали специальную литературу, анализировали выполнение тех или иных упражнений. Во второй половине 80-х годов полеты совершались на самолетах МиГ-23П и МиГ-23УБ (учебно-боевая «спарка»). В отличие от МиГ-23п, пилотируемого одним летчиком, экипаж «спарки» состоял из двух человек: опытного летчика и, чаще всего, молодого пилота. Самолет предназначался для совершенствования летного мастерства молодых офицеров. После окончания военных училищ приходили молодые летчики-лейтенанты 3 класса (разряда),

за время прохождения службы сдавали экзамены на второй, затем – первый класс. Высший разряд – «летчик-снайпер» - имели немногие «асы».[9]. Одним из них был Кленц Виктор Александрович – начальник штаба полка в 80-х годах. Чаще всего начальниками штаба полка назначались нелетающие офицеры, но подполковник Кленц, отстраненный ранее от полетов по состоянию здоровья, сумел добиться возвращения к летной работе и стал «летающим» начальником штаба.

Марьин Валерий Николаевич первоначально служил начальником ВОТП полка, затем стал летчиком-испытателем, позже его утвердили начальником летно-испытательной станции авиационно-ремонтного завода. 21 января 1992 года подполковник Марьин В.Н. едва избежал гибели. Летчик выполнял облет самолета после ремонта. На седьмой минуте он услышал хлопок и увидел резкое падение оборотов двигателя, сработала сигнализация. Причиной летного происшествия явился отказ двигателя в полете, что привело к самовыключению двигателя и невозможности его запуска, пожару на самолете. Резко набрав высоту, летчик доложил командованию о сложившейся ситуации и успел катапультироваться [5].

Техника по-прежнему проверяла людей на прочность. Последняя катастрофа случилась в 1991 году. В ней погиб совсем молодой летчик Хохлов Александр Иванович, 1962 года рождения. Ему исполнилось всего 28 лет.

В начале 90-х годов в сложную ситуацию попал капитан Смирнов Валерий Алексеевич. Ему также приказали катапультироваться, покинуть самолет, но летчик не выполнил приказ, сумел благополучно посадить самолет, за что его представили к правительственной награде.

Летный и технический состав решал общую боевую задачу, хотя каждый из них отвечал за свой участок работы. Мое внимание привлекла небольшая публикация из газеты «Красная звезда» 80-х годов, хранящаяся в одном из семейных архивов: «В авиационных гарнизонах днем и ночью почти не смолкает грохот реактивных турбин. В бескрайних просторах Пятого океана воздушные бойцы в сложных условиях уральской зимы выполняют упражнения

по технике пилотирования, боевому применению, совершенствуя свое мастерство и выучку. Обеспечивая безотказную работу техники в полете, специалисты инженерно-авиационной службы (ИАС) готовят ракетноносцы к полетам на пронизывающих ветрах и при жгучем морозе...

Сложную современную технику, являющуюся оружием коллективным, невозможно сейчас подготовить к боевому применению в предельно сжатые сроки без глубоких знаний материальной части, без умелого использования этих знаний, без четкого взаимодействия специалистов.

Современный ракетноносец к полету готовит целый день коллектив техников и механиков различных специальностей из групп обслуживания эскадрильи. Кроме того, на нем выполняют регламентовые и ремонтные работы специалисты технико-эксплуатационной части. А руководит всеми работами на самолете, организует их один человек – техник самолета.... Иногда техника самолета называют "хозяином" крылатой машины» [18]. Техники отвечали за исправность и боевую готовность самолетов, за полноту и качество подготовки боевых машин в целом. Они в совершенстве знали конструкцию и правила эксплуатации крылатой машины, ее технических систем, оборудования, установленных агрегатов и приборов. (Приложение 10)

В конце 80-х – 90-х годов полеты проходили в одну или две смены. В стране нарастали экономические трудности. Это стало ощущаться в работе войсковых частей. Но по-прежнему ежедневно на боевое дежурство заступали летчики, штурманы, техники, авиационный диспетчер, метеорологи и другие офицеры полка. В любой момент они могли поднять самолеты по тревоге в воздух и обеспечить охрану государственной границы с воздуха или вылететь на аэродромы поддержки (Большое Савино – г. Пермь, Комсомольский – на Севере). Эти аэродромы являлись запасными на тот случай, если в результате какой-либо экстремальной ситуации истребители полка не могли выполнить поставленную боевую задачу (например, при ухудшении погоды на аэродроме базирования) [9].

В 1960 году военный городок стал местом дислокации еще одной воинской части. 5 мая 1960 года здесь создали 706-ую авиаремонтную мастерскую. В 1967 году ее реформировали в 3698-ую авиационную ремонтную базу, а еще через год на ее базе создали 806-й завод по ремонту авиационной техники. В его состав входили пять производственных цехов, ЦЗЛ (центральная заводская лаборатория) и другие спецслужбы. Здесь же на территории завода находились столовая и медсанчасть. Позже построили дополнительно два корпуса 200-й и 201-й, входивших в состав первого цеха. 200-й цех предназначался для сборки крупных грузовых самолетов и истребителей. Завод располагал большим автомобильным парком, так как комплектующие детали поставлялись по железной дороге через станцию "Салка". С 2002 года 200-й цех превратился в демонтажный цех, сюда нанимались местные жители для разделки авиационной техники. (Приложение 12)

Наибольшего расцвета завод достиг в то время, когда его командиром стал Юрий Борисович Тыщецкий. Местный детский сад и заводская столовая обеспечивались молоком своего подсобного хозяйства. В теплицах выращивали огурцы и помидоры. Завод вел строительство трех пятиэтажек (дома № 9, 10, 11). Рабочих и служащих привозили на завод и увозили с работы домой в Нижний Тагил бесплатно.

В 1993 году предприятие реорганизовали в 806-й авиационно-ремонтный завод, название войсковой части 48742 аннулировали, произошло сокращение рабочих мест. В 2000 году произошло очередное реформирование с последующим сокращением части. 806 авиаремонтный завод впоследствии переименовали в 1627-ую базу хранения и разделки авиационной техники. В 2009 году сократили и ее [13].

Аналогичные перемены происходили в других войсковых частях городка. В 90-е годы в связи с сокращением Вооруженных Сил Российской Федерации произошло расформирование воинских частей. (Приложение 2) В 1993 году из трех частей – истребительного авиационного полка, отдельного

батальона аэродромно-технического обеспечения (ОБАТО) и отдельного батальона радиосвязи – создали единую 1454-ую базу резерва авиационной техники. Сократили эскадрильи, ТЭЧ, в сокращенном виде остались службы управления полка, ОБАТО и дивизиона. Полеты прекратились (их количество уменьшалось постепенно по причине нехватки топлива – проблемы всех авиационных полков страны того времени). В то же время на аэродром «Салка» для хранения стали перегонять самолеты с других сокращаемых авиационных частей. База просуществовала до 2005 года.

Подобная участь ждала и авиаремонтный завод. Директивой первого заместителя министра обороны 23.12.2000 года его реорганизовали в 1627-ую базу хранения и разделки авиационной техники (БХРАТ). В этом статусе предприятие просуществовало до своей полной ликвидации в 2009 году [2].

В 1998 году прошла новая реорганизация полка, результатом которой стало создание на его базе комендатуры. Ее командиром назначили бывшего начальника группы регламента и обслуживания самолета, авиадвигателя и средств аварийного покидания самолета майора Хребтова Николая Анатольевича. Остро встал вопрос о судьбах людей и техники. Кому должны принадлежать детский сад, домоуправление, служба КЭС, котельная, военизированная охрана (около 400 человек гражданского персонала)?! Что делать с людьми, техникой?! А ведь это, вспоминает Николай Анатольевич, «более 80 военнослужащих, более 320 самолетов, 1000 ракет и 90000 снарядов к самолетным пушкам...»

Все решилось банально. Военнослужащие в спешном порядке были либо уволены в запас (при наличии выслуги), либо переведены на новые места службы. Никто не задумывался о том, как сложатся судьбы профессиональных военных, тех, кто посвятил свою жизнь служению Отечеству. Не каждый из них сумел найти достойное место в гражданской жизни. К сожалению, были профессионалы воздушного пространства, сломавшиеся под давлением

жизненных обстоятельств и кризисных последствий 90-х годов. Как я уже писала, в 2005 году войсковую часть полка окончательно сократили.

Еще проще решился технический вопрос. Самолеты разрезали на части, которые затем сдали в металлолом (первоначально предусмотрительно изъяли драгметаллы). Секретные документы бывших войсковых частей сдали в архив, оставшееся имущество частично вывезли, частично передали преемнику - Нижнетагильскому институту испытания металлов. На данный момент никаких воинских подразделений в бывшем военном городке нет.

§ 2. Быт – надежный тыл военнослужащих

Непросто складывалась судьба военного городка № 40 – бывшего гарнизона (более известного под названием «Сокол»). Как уже говорилось, городок строился для проживания в нем летно-технического и обслуживающего персонала, работников завода. До 2002 года он был закрытым и мог действовать обособленно. По воспоминаниям старожилов городка, если их так можно назвать, гарнизон «Сокол», в основном, построили к 1980 году. Строительство, преимущественно, вела воинская часть 48742 (авиаремонтный завод). В «Соколе» построили клуб, казармы, штаб, медсанчасть, садик и школу. (Приложение 13)

Казармы первоначально были деревянные, одноэтажные. Располагались они вдоль дороги от двух кирпичных жилых зданий, построенных в 50-е годы, к деревянному штабу полка. Территория военного городка постепенно расширялась. В 1983г. ввели в эксплуатацию кирпичное трехэтажное здание штаба полка. Собственными усилиями военнослужащих, солдат и офицеров построили солдатскую баню (в 90-е годы в ней открыли небольшую сауну, куда приходили члены семей военнослужащих попариться и поплавать в бассейне). Сегодня – это все сплошные руины. В начале девяностых возвели новую казарму полка, рядом соорудили спортивный городок. Там же, в стороне от жилья, находились вещевой и продовольственный склады, летно-техническая и солдатская столовые, построенные в конце 60-х годов.

Параллельно с созданием специальных сооружений, необходимых для функционирования войсковых частей, шло строительство жилого фонда: в 60-е годы выросли два четырехэтажных жилых строения, затем возводились первые пятиэтажки, ранее известные в городке под номерами 7 и 8. В 1978 году – новая радость: жильцы обустраивали девятый жилой дом (111). В начале 80-х завершили строительство четвертой пятиэтажки – дом номер 10 (117), а в 1986 году комиссия приняла последний построенный жилой дом под номером 11 (122). Как вспоминает одна из местных жительниц, пожелавшая остаться неизвестной, «с одной стороны, это была большая радость. Наша семья с новорожденным ребенком получила отдельную двухкомнатную квартиру – большую, светлую. С другой стороны, качество стройматериалов и самих работ в отличие от прежних домов было таким, что первые полгода часто снились сны, в которых дом рушился, обнажая неликвидные плиты, со встроенными в них деревянными участками, набитыми тряпками».

Жилой фонд (квартиры), места в детском саду (первоначально размещался в казарме) делили примерно поровну между военнослужащими войсковых частей и работниками завода.

Солдаты жили в казармах, офицеры – в ДОСах (домах офицерского состава). Молодые холостые офицеры размещались в общежитии-гостинице. Иногда их селили в двухкомнатных квартирах по два и более человека. В общежитии останавливались на ночевку, а порой и более длительное время летчики, осуществляющие перегон техники из одной части в другую, либо другие лица, командированные в части. Здесь же жили молодые семьи.

Традиционно летчики и техники питались в летной столовой. (Приложение 9) Повара и весь персонал были гражданскими лицами. В солдатской столовой питались только солдаты. За питанием был налажен строгий контроль. Оно соответствовало установленным нормам (пайкам). Как вспоминают бывшие военнослужащие, даже в тяжелые 90-е годы этот паек позволял худо-бедно прокормиться не только самим офицерам, но и их семьям.

За состоянием здоровья солдат и офицеров следили работники санчасти. Регулярный профилактический осмотр, лечение несложных заболеваний были их повседневными заботами.

В военном городке были «свои» магазины. Правда, их часто переводили из одного помещения в другое. Неизменным оставалось лишь местонахождение продовольственного магазина военторга. В нем и сейчас находится частное предприятие «Продовольственный магазин С.А. Попова». Промышленный магазин в 80-е годы располагался с тыльной стороны этого же здания. В 80-е – 90-е годы сюда поступало много дефицитных товаров. Правда, все они распределялись между военнослужащими и гражданскими работниками подразделения специально созданной комиссией. К дефицитным товарам относилась вся бытовая техника, верхняя одежда с элементами натуральных мехов, большая часть мебели и т.д. (Приложение 12)

В 90-е годы под магазин «Промышленные товары» отвели две квартиры жилого дома № 1. Сейчас в них находится помещение медпункта. Ранее медицинский пункт находился в отдельном небольшом здании (ныне оно разрушено). Многие жители поселка до сих пор добрым словом вспоминают местного фельдшера Борисову Лидию Васильевну, которая в 80-е – 90-е годы нередко заменяла специализированных врачей, к которым было сложно попасть из-за плохого транспортного сообщения, особенно в зимнюю пору. Ее профессионализм, преданность своей профессии спасали тяжело заболевших маленьких детей, приносили облегчение хроническим больным в условиях отсутствия машин скорой помощи, которые нередко приезжали к тяжело больному человеку через несколько часов, а порой и более, после вызова [14].

Кроме магазина, школы, детсада, медпункта были собственные почта, домоуправление. Жены офицеров работали, в основном, в гарнизоне или ездили на работу в город Нижний Тагил. Многие, как говорится, сидели дома с детьми, так как мест в детском саду «на всех не хватало». Имели место случаи, когда офицер записывался в очередь на место в детском саду, его

старший ребенок подрастал и шел в школу, а в садик поступала родившаяся после братика сестренка, достигшая детсадовского возраста.

В гарнизоне находилась восьмилетняя школа. Как вспоминает Макарова Наталья Леонидовна, бывший директор школы, образовательное учреждение открыли в 60-е годы. Вначале школа № 66 располагалась в одной из освобожденных деревянных казарм. Затем под нее выделили двухэтажный жилой дом. Изначально школа имела четырехлетнее обучение, затем перешли на восьмилетнее. Учителями работали, в основном, жены офицеров. Многие из них имели высшее образование, ранее жили и работали в больших и малых городах. Быть женой офицера в те годы было престижно, хотя офицерские жены нередко жертвовали собой ради интересов мужа, его военной карьеры. По отзывам местных жителей, «учителя гарнизонной школы были грамотными, образование давали приличное». Продолжая обучение в городских школах, бывшие ученики «Сокола» не только не испытывали затруднений в освоении учебных программ, но нередко становились лидерами новых образовательных учреждений.

Так случилось, что реорганизация войсковых частей стала завершающим моментом и в деятельности школы. С первого июня 1999 года неполная школа № 66 стала филиалом Покровской средней школы № 10, а в 2001 году ее закрыли. Сейчас здание, стоящее в центре поселка, пустует и разрушается.

Основное население гарнизона – молодые семьи, много детей. Все праздники проходили в офицерском клубе. В выходные дни устраивали дискотеки. По вечерам в клубе демонстрировали фильмы. Здесь проходили торжественные собрания служащих полка, школьные торжественные линейки, посвященные началу и окончанию учебного года. Большую помощь в организации культурно-массовой жизни военного городка оказывал женсовет. В него входили наиболее инициативные жены офицеров. Они разрабатывали сценарии проводимых мероприятий, организовывали конкурсы и праздники для детей. (Приложение 12)

В клубе был свой спортзал. Он никогда не пустовал: тренировки, соревнования, работа спортивных кружков. В небольшой библиотеке, располагавшейся в соседней комнате, можно было взять понравившуюся книгу или найти необходимую энциклопедическую информацию. Дети военного городка получали музыкальное образование в филиале городской музыкальной школы, работавшем на базе клубного помещения.

Военный городок находился на автономном коммунальном обслуживании. Населенный пункт имел собственную котельную: первоначально – на угле, позже – газовая. В 1981 году ее передали авиаремонтному заводу, построившему новое здание, находящееся в эксплуатации по настоящее время. (Приложение 9)

Начало 90-х годов – развал инфраструктуры всей авиационной отрасли, массовые банкротства и реорганизации авиапредприятий, сокращение рабочих мест и, как следствие, колоссальный отток из отрасли квалифицированных специалистов, а впоследствии – разрушение материально-технической базы подготовки авиационного персонала. Начиная с этого времени, Вооруженные Силы России находятся в стадии глубокого реформирования. Это диктует необходимость проведения соответствующих преобразований в структуре Вооруженных Сил России, требует изменения жизнедеятельности военных городков [14].

С завершением функционирования воинских частей городок стал приходить в упадок. С убытием военнослужащих к другим местам службы или их переездом на новое место жительства появилось много пустующих квартир, которые постепенно приходят в упадок. После расформирования частей один двухэтажный дом (номер 2) полностью разрушен. В 2003 году жилой фонд военного городка № 40 местным решением властей передали в муниципальную собственность администрации города Нижний Тагил [13]. Оставшийся в сохранности жилой фонд частично отремонтировали: залили крыши, провели уличное освещение, в подъездах установили электросчетчики, поменяли сантехнику, устанавливают железные двери в подъездах. Несмотря

на то, что дома бывшего городка включили в федеральную программу капитального ремонта жилого фонда, внешний вид и качество жизни в городке по-прежнему малопривлекательны для горожан. Отсутствуют стоянки для увеличившегося парка автомобилей жильцов. Внутренние дороги не ремонтировались десятилетиями, их эксплуатация вызывает много нареканий. Оставшиеся производственные здания истребительного полка ветшают и превращаются в руины. Пустующие здания штабов, казарм, ТЭЧи, санчасти, солдатского клуба разгромили, имущество растащили. По всей видимости, такая же участь ждет пустующую школу и здание бывшей гостиницы.

Глава 2. Страницы из жизни лётно-испытательной базы НТИИМ

Рассказывая об истории военного городка, нельзя не вспомнить о том, как сложилась судьба особого сооружения – аэродрома «Салка», основного места работы военнослужащих 765 авиационного истребительного полка (и не только их) [1]. Согласно Распоряжению Совета Министров СССР, на его базе в 1959 году создали лётно-испытательную станцию (ЛИС) для испытания авиационных боеприпасов и систем вооружения. Первоначально ее функционирование организовали на аэродроме «Салка» совместно с военной авиацией. Министерство оборонной промышленности выделило Нижнетагильскому полигону для строительства взлётно-посадочной полосы 21 миллион рублей (по тем временам огромную сумму). Уже через год полоса была построена. Авиатехника ЛИС с самого начала была разнообразной. В 1960 году в её составе были три бомбардировщика Ил-28, три истребителя МиГ-17, самолёты Ли-2, Як-12, а также вертолёт Ми-4.

Уже в первые годы своего существования лётно-испытательная станция выполняла большой объём работ. В основном, испытывали различные типы взрывателей для авиационных боеприпасов, часто пролетая на предельных скоростях всего в пяти метрах от вышки. Тогда впервые в мире советские десантники освоили сброс с самолёта бронетранспортёров с экипажем; тагильские авиаторы испытали и дали «путёвку в жизнь» высотомерам, предназначенным для систем сброса этих боевых машин [7].

Парк лётно-испытательной станции постоянно пополнялся новыми видами авиатехники. В 1976 году количество самолётов и вертолётов составляло 20 единиц, а численность личного состава достигла 103 человек. Всего в составе ЛИС было 14 типов и модификаций боевых машин, чего не было ни в одной воинской части городка. Для обслуживания этого парка согласно нормативам Министерства авиационной промышленности требовалось 111 человек, но в ЛИС на этих работах обходились персоналом всего из 44 человек, благодаря их высокой и разносторонней квалификации. Ежедневно требовалось готовить к полетам несколько самолётов и вертолётов,

так что чёткость и слаженность работы инженерно-авиационной службы должна была быть исключительной. Постоянно увеличивалось количество испытаний новых видов авиационного вооружения. В связи с этим в 1967 году в составе ЛИС выделили особую лётную экспериментальную группу. Её начальником назначили Василия Ивановича Ведмецкого – ведущего инженера второго класса по лётным испытаниям, одного из наиболее квалифицированных испытателей, имевшего допуск к участию в полётах на восьми типах самолётов и вертолётв.

В 1977 году, в связи с получением новой авиационной техники, увеличением объёмов и сложности испытаний, провели реорганизацию лётно-испытательной станции, которая стала именоваться лётно-испытательной базой (ЛИБ). Штат базы разросся и через два года достиг 120 человек при 21 единице самолётв и вертолётв [1].

Количество и квалификация лётного состава базы позволили выполнить уникальные испытания:

- полёты самолётв-лабораторий Ту-16 и Ил-14 в облаке пассивных помех, поставленном одним, двумя, тремя Ил-28, когда в воздухе находился весь лётный состав;

- полёты самолёта-лаборатории Ил-14 со скоростью до 360 километров в час на высоте всего 5 метров над разными «подстилающими поверхностями» (так их называют авиаторы) – лугами, лесами, водой, льдом и другими, или такие же полёты на Ту-16 со скоростью до 650 километров в час на высоте всего 10 метров;

- полёты самолёта-лаборатории Ил-14 с самолётом-«целью» УТИ МиГ-15, МиГ-17, Су-17, Су-25 на встречных и попутных курсах с расстоянием между ними не более 50 метров, причём скорость Ил-14 была 360 километров в час, а скорость самолёта-«цели» – 800...1000 километров в час

- полёты самолёта-лаборатории Ил-14 и Ту-16 в облаках, дыму, снежной пелене;

- киносъёмка характера движения сброшенной с самолёта бомбы или запущенного с него реактивного снаряда с пролётом около этого самолёта в непосредственной близости;

- пролёты на самолётах и вертолётах на относительной высоте до 5 метров от 50-метровой вышки, на которой установлено испытываемое изделие;

- полёты на вертолёт-лаборатории с огибанием рельефа местности на малых высотах и др.

Описанные методы полётов при испытаниях свидетельствуют о высоком уровне мастерства лётчиков и штурманов, их мужестве при выполнении опасных заданий.

ЛИБ в разное время располагала большим авиапарком. Кроме военной техники, ЛИБ имела транспортные самолёты и вертолёты Ил-14, Ан-12, Ан-24, Ми-4, Ми-8, Ми-17, Ми-24.

К концу 80-х годов ЛИБ начала выполнять заказы различных организаций за пределами Нижнего Тагила: в Магнитогорске, Кокчетаве, Ахтубинске, на Северном Урале [1].

С 1989 года проводилась работа по реализации заказа Всесоюзного геодезического института (г. Нальчик) по изучению воздействия на облака ракет типа С-8 со снаряжением, позволяющим рассеивать эти облака в заданных местах, не допуская побития сельскохозяйственных культур градом.

Свертывание финансирования в 90-е годы привело к остановке почти всего парка ЛИБ. Так, в 2001 году остались исправными два самолёта и один вертолёт. Летно-испытательной базе грозила участь многих авиационных предприятий того времени – закрытие. Но ей суждено было остаться.

Нельзя не рассказать о людях, которые приложили немало усилий, чтобы спасти ЛИБ в эти кризисные годы. (Приложение 4). Одним из них был Левит Юрий Александрович, с 1998 года работавший заместителем генерального директора по летной части. Родился Юрий Левит в 1937 году. В 1977 году он закончил карьеру лётчика и переехал в Нижний Тагил [9]. Ему выпала честь продолжить славные традиции тагильских лётчиков-испытателей, заложенные

первым начальником летно-испытательной станции Алексеем Яковенко. Каждый полет требовал филигранного выполнения задания, ведь, как я уже писала, испытания авиационных средств поражения велись по сложной технологии. Необходимо положить авиационный боеприпас в заданную точку на боевом поле, точно выдерживая высоту и скорость его отделения от самолета-носителя. Летчик должен учитывать и то, что наземные средства измерений должны зафиксировать параметры полета изделия по всей траектории [8].

Вот как вспоминает об этом Владимир Иванович Воронюк, нынешний руководитель летно-испытательной базы: «Летчики-испытатели традиционно летали на определенном типе самолетов: кто на бомбардировщиках, кто на истребителях, кто на вертолетах. Левит сказал "Летчик - испытатель должен уметь летать на всем". Вскоре практически все летчики базы стали универсалами, и каждый считал делом чести освоить новый тип самолетов и вертолетов.

И еще одно правило ввел Юрий Александрович: непогода не должна быть поводом для отмены полетов. Сам он летал при нижнем крае облачности в 100 метров и одном километре видимости. В результате понятие "нелетная погода" стало встречаться в практике куда реже. Не зря говорится, что учитель живет в своих учениках. Те летчики, что "встали на крыло" под руководством Юрия Левита, никогда не забудут его школу. (Приложение 8)

За свою жизнь Юрий Александрович Левит провел в воздухе более восьми тысяч часов, он освоил несколько десятков типов воздушных судов. В 1998 году за большой вклад в развитие отечественной авиации Левиту Ю.А. присвоили звание заслуженного летчика-испытателя России, а в 1999 году Юрий Александрович был удостоен звания "Почетный гражданин Свердловской области" [15].

Как уже говорилось, в 2005 году начальником базы стал Владимир Иванович Воронюк, до этого работавший заместителем начальника. Во многом благодаря его настойчивости и энергии, аэродром «Салка» перешёл в

хозяйственное ведение НТИИМ, аттестован и зарегистрирован в Государственном Реестре аэродромов экспериментальной авиации. Из-за плохого финансирования Воронюку В.И. пришлось искать пути сохранения лётно-испытательной базы и её уникального коллектива.

В поисках выхода из трудного положения добились получения транспортного самолёта Ан-12БП, который летал на международных линиях. Первый полёт состоялся в Объединённые Арабские Эмираты, впоследствии летали в Африку (Могодишо, Джибути, Бербера), Индию (Тривандрум), Шри-Ланку (Коломбо), Пакистан (Карачи). Эти полёты считались стажировкой, а впоследствии Ан-12БП побывал в 28 государствах Европы, Азии и Африки. В это же время обновился технический штат базы. Инженерно-технический состав в непростых климатических условиях, зачастую на открытых стоянках содержит и обслуживает сложнейшую авиационную и наземную технику. Благодаря мастерству технического состава, за годы своего существования ЛИБ не потеряла ни одного самолёта по вине технического состава. О важности стратегического объекта говорит тот факт, что в разные времена аэродром принимал многих высокопоставленных лиц. Самыми яркими событиями стали прием транспортного самолета Ан-124 «Руслан» 7 июля 1988 года и правительственной делегации во главе с М. С. Горбачевым 29 апреля 1990 года [11].

Нельзя не признать, что далеко не все работы были благоприятными для жителей бывшего военного городка. Создание оградительной полосы с видеокамерами и колючей проволокой вокруг территории, закрепленной за базой, проводилось путем уничтожения естественного природного ландшафта, без учета запросов местного населения. В результате перекрыли доступ к привычным для жителей поселка «Сокол» местам отдыха, сбора ягод и грибов, дачным участкам на Хуторке. Такого не было даже в те времена, когда по соседству с военным городком соседствовали четыре войсковых части.

Заключение

В начале XXI века в России насчитывалось около 8 000 открытых военных городков. Они обеспечивали войсковые части жилищно-коммунальными, бытовыми услугами. Не стал исключением и наш городок, приютивший в разное время на своей территории четыре войсковые части [3].

Нижний Тагил, Свердловская область в целом – это территория, где сосредоточены крупные машиностроительные, металлургические предприятия, научные центры. Основной задачей истребительной авиации ПВО было и остается уничтожение в воздухе пилотируемых и беспилотных летательных аппаратов противника.

С этой целью на аэродроме «Салка» (приложение 9) с 1951 по 1994 годы базировался 765-й истребительный авиаполк (войсковая часть 40374) 8-го корпуса ПВО 5-й армии ВВС и ПВО (ранее 4 армии ПВО) с центром в городе Екатеринбурге. Полк обслуживали войсковые части автобатальона и дивизиона связи. В 1967 году на территории войсковой части 40374 с целью капитального ремонта самолётов Су-9, а позже МиГ-23УБ и МиГ-23П построили 806-й авиаремонтный завод (войсковая часть 48742).

Для создания жилого фонда офицерского состава, обеспечения гражданской рабочей силой войсковых частей в непосредственной близости от аэродрома «Салка» постепенно возвели военный городок № 40, более известный под названием «Сокол». Опираясь на изученные факты, в его истории можно выделить три этапа: становление городка – 50-е – сер. 60-х годов; расцвет и расширение – сер. 60-х – сер. 80-х годов и, наконец, упадок и свертывание деятельности в конце 80-х годов XX века – первое десятилетие XXI столетия. (Приложение 14)

На первом этапе было много бытовых трудностей, сложностей с созданием материально-технической базы частей, финансовых затруднений. В то же время меня поразили сплоченность, забота друг о друге, взаимовыручка в коллективах частей и жителей городка, о которых опрошенные мною люди вспоминали едва ли не со слезами на глазах.

Середина 60-х – середина 80-х годов – время строительства жилых домов, служебных зданий, благоустройства территории и дорог. Все работы велись под командованием командиров частей, хотя и не всегда качественно. Жизнь гарнизона выстраивалась в соответствии с режимом полетов, осуществлявшихся в две – три смены. Гудок сирены никого не оставлял равнодушным: в зависимости от сигнала все жители городка – дети и взрослые – знали, что происходит в полку. Войсковые части полка и обслуживающих подразделений напоминали большую семью, жившую по строго установленным правилам. Много внимания уделялось организации отдыха, быта. Несмотря на то, что профессия военных в то время была престижной, из-за нехватки продовольствия и товаров повышенного спроса их распределением занималась специально созданная комиссия. Многие товары реализовывались только по талонам.

Третий период нельзя оценить однозначно. Расформирование войсковых частей не привело военный городок «Сокол» к гибели. Он сохранился благодаря незначительной удаленности от города Нижний Тагил, процесс разрушения приостановлен, но не завершен.

В 80-х – 90-х годах полк, обслуживающие его батальон и дивизион связи переподчинили корпусу в городе Перми, затем вновь перевели в ведение Уральского военного округа с центром в г. Екатеринбурге. Созданная в 90-е годы прошлого века на их базе комендатура подчинялась напрямую московским структурам Минобороны. Такая административная лихорадка была вызвана внутренними проблемами страны, финансовым кризисом [19].

Наиболее жизнеспособной оказалась созданная по инициативе командующего ПВО лётно-испытательная станция (позже - база). С 2005 года «Салка» — это экспериментальный (испытательный) аэродром Федерального казённого предприятия «Нижнетагильский институт испытания металлов» [1]. Предприятие по-прежнему нуждается в расширении финансирования для улучшения условий труда, обновления материальной базы. Сегодня лётчики-испытатели лишь изредка участвуют в показательных выступлениях на

авиационных праздниках и других торжествах, выступают в составе группы и одиночно. В остальное время в небе царит тишина.

С 2007 года неоднократно высказывались предложения о создании аэропорта города Нижнего Тагила на основе имеющегося аэродрома. Необходимость реконструкции аэродрома увязывается с созданием в регионе особой экономической зоны «Титановая долина» (это предложение обсуждалось во время посещения Среднего Урала премьер-министром В.В. Путиным). Правда, по предварительным расчетам создание аэропорта потребует затрат на сумму не менее 1,5 млрд. рублей [2]

В 2011 году в поселке Покровское-1 проживало 1212 человек, 252 из которых – дети. На территории населенного пункта находятся 8 жилых домов, два магазина, детский сад, фельдшерско-акушерский пункт.

Реконструкция аэродрома, наверное, смогла бы дать вторую жизнь разрушающемуся поселку: новые рабочие места, возможность реставрации обветшалого жилого фонда, внутренних дорог поселка, пришедших в негодное для эксплуатации состояние. Хочется верить, что ставший мне родным бывший военный городок не завершит свою историю с прекращением деятельности воинских частей. Ведь здесь по-прежнему живут люди со своими мечтами и стремлениями.

Список информационных источников

1. Аэродром Нижний Тагил Салка)//
www.radioscanner.ru/forum/topic38787.html
2. В Нижнем Тагиле появится аэропорт//tagilcity.ru/news/tagil-news/pod-nizhnim-tagilom-poyavitsya-aeroport.html
3. Военная часть//dic.academic.ru/dic.nsf/enc3p/119162
4. Военные части при Петре I и Александре II//
voinanet.ucoz.ru/index/russkaja_imperatorskaja_armija/0-1640
5. Войска ПВО СССР//ryadovoy.ru/forum/index.php?topic=47.170
6. Копия распоряжения начальника 1627 базы хранения и разделки авиационной техники №335/54 о переименовании 806 авиационного ремонтного завода. 24.10. 2001 // архив музея МКОУ СОШ № 10
7. Космодром на Среднем Урале// otvaga2004.narod.ru/.../0059_kosmodrom.htm/
8. Крылатая судьба Юрия Левита//
www.urmonitor.ru/news/520346a/0/print/15.08.2008,13:20
9. Лавренюк В. Городки – открыть, приватизацию – разрешить // Красная звезда, 22.12.2005.
10. Левит Юрий Александрович//midural.ru/midural-new/mo/PG/Levit.htm
11. Летно-испытательная база имени Юрия Александровича Левита//
www.libntiim.narod.ru/
12. Летные происшествия в СССР и РФ// forum.evvaul.com/index.php?topic=1023.60
13. Некролог//www.rossel.ru/archive/20050131/3/
14. Новости Деловой Авиации // www.bizavnews.ru/231/5175
15. Почетные граждане Свердловской области. Екатеринбург: Издательский дом Пакрус, 2010. – 145 с.
16. Распоряжение Правительства РФ от 1 июня 2000 г. N 752-р «Об утверждении перечня закрытых военных городков»//
www.zonazakona.ru/law/ukaz/1376/

17. Распоряжение Правительства РФ от 18 января 2002 г. N 42-р «О внесении изменений и дополнений в перечень имеющих жилищных фонд закрытых военных городков Вооруженных Сил РФ»// www.lawrussia.ru/texts/legal_751/doc751a880x707.htm

18. Решение Исполнительного комитета Пригородного районного Совета народных депутатов от 29.08.1978г. № 272 «О выдаче в/ч 31561 Госакта на право пользования землей»

18. Техник самолета // Красная звезда. 1986г.

19. Феськов В.И., Калашников К.А., Голиков В.И. Советская Армия в годы «холодной войны» (1945-1991). - Томск: Изд-во Том. ун-та, 2004. – 246 с. // www.predloji.ru/catalogfiles/138/35809

План-схема военного городка «Сокол» и аэродрома «Салка»



Распоряжение Правительства РФ от 1 июня 2000 г. N 752-р «Об утверждении перечня закрытых военных городков» (копия)

1. Утвердить прилагаемый перечень имеющих жилищный фонд закрытых военных городков Вооруженных Сил Российской Федерации, Пограничной службы Российской Федерации и органов ФСБ России.

2. Минобороны России, ФПС России и ФСБ России в 3-месячный срок привести свои нормативные правовые акты в соответствие с настоящим распоряжением.

Председатель Правительства
Российской Федерации
М. Касьянов
1 июня 2000 г.
N 752-р

УТВЕРЖДЕН
распоряжением Правительства
Российской Федерации
от 1 июня 2000 года
N 752-р

ПЕРЕЧЕНЬ

имеющих жилищный фонд закрытых военных городков
Вооруженных Сил Российской Федерации, Пограничной службы
Российской Федерации и органов ФСБ России

Место дислокации	Номер военного городка
ВООРУЖЕННЫЕ СИЛЫ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ	
Свердловская область	
Белоярский р-н, пос. Гагарский	1
Белоярский р-н, г. Заречный	1
Белоярский р-н, пос. Косулино	1
Белоярский р-н, пос. Косулино	2
Белоярский р-н, пос. Косулино	5
Верхнепышминский р-н, пос. Первомайский	1
Камышловский р-н, п/о Порошино	8
Камышловский р-н, п/о Порошино	9
Камышловский р-н, п/о Порошино	11
Пригородный р-н, пос. Покровское	40
Сысертский р-н, г. Арамиль	1
Тугулымский р-н, пос. Ертарский	1

г. Екатеринбург	19
г. Екатеринбург	32
г. Екатеринбург	54
г. Екатеринбург, пос. Горный Щит	1
г. Екатеринбург, пос. Горный Щит	2
г. Екатеринбург, пос. Горный Щит	4
г. Екатеринбург, пос. Горный Щит	86
г. Екатеринбург, пос. Кольцово	96
г. Екатеринбург-30	91
г. Березовский	5
г. Березовский пос. Красный	6
г. Березовский, пос. Становая	9
г. Верхняя Пышма	1
г. Верхняя Пышма	3
г. Лесной	1
г. Лесной	7
г. Лесной	8
г. Новоуральск	1
г. Реж	2

Распоряжение Правительства РФ от 18 января 2002 г. N 42-р «О внесении изменений и дополнений в перечень имеющих жилищный фонд закрытых военных городков Вооруженных Сил РФ»

Утвердить прилагаемые изменения и дополнения, которые вносятся в Перечень имеющих жилищный фонд закрытых военных городков Вооруженных Сил Российской Федерации, Пограничной службы Российской Федерации и органов ФСБ России, утвержденный распоряжением Правительства Российской Федерации от 1 июня 2000 г. N 752-р (Собрание законодательства Российской Федерации, 2000, N 24, ст. 2616; 2001, N 32, ст. 3406).

Председатель Правительства
Российской Федерации
М.КАСЬЯНОВ

Утверждены
распоряжением Правительства
Российской Федерации
от 18 января 2002 г. N 42-р

**ИЗМЕНЕНИЯ И ДОПОЛНЕНИЯ,
КОТОРЫЕ ВНОСЯТСЯ В ПЕРЕЧЕНЬ ИМЕЮЩИХ ЖИЛИЩНЫЙ
ФОНД ЗАКРЫТЫХ ВОЕННЫХ ГОРОДКОВ ВООРУЖЕННЫХ СИЛ
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ, ПОГРАНИЧНОЙ СЛУЖБЫ
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ И ОРГАНОВ ФСБ РОССИИ**

(в раздел "Вооруженные Силы Российской Федерации")

1. Исключить из Перечня следующие позиции:

Место дислокации	Номер военного городка
по Архангельской области Приморский р-н, дер. Боброво	131
г. Архангельск, пос. Черный Яр	137
г. Архангельск, пос. Юрос	130
по Вологодской области г. Череповец	16
г. Череповец	У
по Иркутской области Ангарский р-н, пос. Усть - Балей	5
по Ленинградской области г. Гатчина (Учхоз)	8044

по Московской области Можайский р-н, п/о Глазово	313
Наро - Фоминский р-н, п/о Селятино	33
Одинцовский р-н, п/о Звенигород-4	32
Одинцовский р-н, п/о Часцы-1	317
Рузский р-н, п/о Дорохово-1	311
Рузский р-н, г. Руза-2	39
по Пермской области Пермский р-н, п/о Б. Савино	40
по Ростовской области г. Волгодонск	2
по Самарской области Красноярский р-н, пос. Новый Буян	89
по Сахалинской области г. Южно - Сахалинск, пос. Хомутово	1ж
по Свердловской области Пригородный р-н, пос. Покровское	40
по Тверской области Андреапольский р-н, г. Андреаполь	2
по Ярославской области Рыбинский р-н, г. Рыбинск	1
по Московской области г. Балашиха (микрорайон Гагарина)	25/1
г. Звенигород	535

Приложение 4.

Таблица «Командиры 765 истребительного авиационного полка»

Ф.И.О.	Звание	Срок службы в данной должности
Харитонов Василий Петрович	Полковник, участник Великой Отечественной Войны,	С 1960 по 1962 г.г.

	полетов	
Авдеев Борис Константинович	Подполковник	с 1962г. – погиб в конце 60-х годов
Гречишник Михаил	Подполковник	Сроки службы неизвестны
Ворожбит Николай Иванович	Звание неизвестно	С 1968 по 1970 г.г.
Киселев Александр	Подполковник	с 1970 по 1979 г.г.
Степаненко Анатолий Александрович	полковник	С 1979 по 1984г.г.
Бублейник Владимир Николаевич	полковник	С 1984 по 1988г.г.
Ахметов Тимирзян Абдуллович	полковник	С 1988 по 1993г.г.
Закоморный Виталий Иванович	полковник	С 1993 по 1998г.г.
Багаутдинов Фаукат Ахматдинович	полковник	С 1998 по 2001г.г.
Хребтов Николай Анатольевич	майор	С 2001 по 2005г.г.

Приложение 5.

Фотографии из истории 765 истребительного авиационного полка



**Праздничное построение на площади Славы г. Нижнего Тагила.
Руководитель знаменной группы Лебедев Ю.П. (первый слева, вверху).
1972г.**



Торжественный вынос Знамени на стадионе городка. Начало 70-х годов



Служили два товарища: у боевого самолета техник Лебедек В.Д. и старший техник Романов Василий Иванович. 50-е годы



В лесу на отдыхе (слева направо): Заборный Владимир Яковлевич Левшин Юрий Игнатьевич (погиб во время тренировочного полета), Лебедек Василий Денисович. 60-е годы



Капитан Чеботаев И. К., военный летчик первого класса. 1970 год



**Офицеры полка (справа налево):
Григорук А.В., Мильгунов Е., Пахомов А., Сарычев А. Конец 80-х годов**



Григорук А.В., победитель конкурса за обеспечение максимального безотказного полета самолетов. Середина 80-х годов

Таблица командиров авиаремонтного завода

Ф.И.О.	Должность	Срок службы
Назаров Александр Степанович	Майор	с 14.04.1967 г. по 05.04.1968 г.
Тышецкий Юрий Борисович	Полковник	С апреля 1968 г. по 02.02. 1968 г.
Иванов Владимир Васильевич	Полковник	С 20.02.1986г. по 27.07.1993 г.
Сизов Виктор Михайлович	Полковник	С 09.07.1993 г. по 29.04.1995 г.
Белецкий Эдуард Николаевич	Полковник	С 30.04.1995 г. по 2004 г.

Фотографии из истории авиаремонтного завода Коллектив управления авиаремонтного завода



в день 30-летия предприятия. Февраль 1997 г.

Первый ряд (сидя, справа налево): Белецкий Эдуард Николаевич – полковник, начальник 806 АРЗ, Зайцева Анна Васильевна – главный директор, Лисина Людмила Дмитриевна – экономист планово-экономического отдела, Калинина Анна Федоровна – инспектор отдела кадров.

Второй ряд (стоя, справа налево): Решня Александр Иванович – майор, начальник производственно-диспетчерского отдела, Ковешников Владимир Ильич – подполковник, главный инженер, Клешевский Сергей Иванович – подполковник, начальник энерго-механического отдела, главный механик, Слободчиков Сергей Борисович – майор, начальник отдела кадров- строевого отдела, Ронжина Ольга Николаевна – бухгалтер, Потапова Татьяна Егоровна – бухгалтер, Бабис Людмила Ивановна – инженер, генженер - программист.



**Коллектив авиаремонтного завода
в день 30-летия предприятия. Февраль 1997 г**

**Почетный гражданин Свердловской области,
заслуженный летчик-испытатель России, заместитель генерального
директора Нижнетагильского института испытания металлов
по летной работе Левит Ю.А. 90-е годы**



Фотографии из истории военного городка



**Командно-пропускной пункт летно-испытательной базы.
Современный вид**



Газовая котельная. Введена в эксплуатацию в 1978 году



Бывшая гостиница в начале XXI века. Построена в 60-е годы



Солдатская столовая в начале XXI века. Построена в 60-е годы

Материалы интервьюирования Лебедка Василия Денисовича

С какого года вы начали служить в Соколе?

Ответ: Служил в Соколе с 1959 по 1971 гг. (12 лет). Изначально учился Оренбургском училище, хотел сдать экзамены экстерном, но в 56-ом году попал по сокращению, поэтому закончить училище не получилось. Закончил Всесоюзную школу механиков, в 1953 году, в городе Спаске - Дальнем. По распределению попал в Приморский край, но поскольку пожелал продолжить обучение, направили в Оренбургское училище, закончил экстерном войсковое училище.

Как вы попали в Нижний Тагил?

Ответ: Мне дали путевку в Кривой рог. На Украине работать было негде, и мы вместе с женой переехали в Нижний Тагил. Условия были очень тяжелые, квартиры не было. Мой друг Далматов предложил снова пойти служить на сверхсрочную службу в Соколе. Так в 1959 году попал в полк в/ч 40374.

Кем вас назначили?

Ответ: Меня назначили техником самолета, попал в первую эскадрилью.

Каким образом происходили полеты?

Ответ: Полеты были круглосуточно: и днем и ночью. В 60-ом году начали переходить на новую технику: вначале были Миг-15, затем их заменили Миг-17. В 60-ом году перешли на Су-7. Но эта техника пошла не совсем удачно. Очень часто была непроходимость двигателя.

Много ли было катастроф?

Ответ: Случалось очень много катастроф. Один летчик Никифоров не успел катапультироваться на низкой высоте и погиб. Авдеев Борис Константинович стал командиром полка. Разбился при ночных полетах в конце 60-х годов. Новую ту технику все-таки начали осваивать, но давалась очень трудно, с катастрофами и авариями. На моем самолете никаких отказов не было.

Какое строительство велось во время вашей службы?

Ответ: В начале 70-х годов велось строительство 4-х этажных домов. В 1967

году начали строить пруд на дальнем приводе, в память о погибших летчиках. Площадь пруда составляла 4 га. Строительство пруда имело закрытый тип. Я был инициатором строительства этого пруда. Хозяином всех дел являлся командир части.

Строительство велось на деньги самих строителей, как говорится, деньги выделяли из своего кармана. Государство денег не выделяло. Рабочих нанимали. Работали гражданские люди. Все что можно было дать, люди помогали всем, чем могли. В основном работал один бульдозер. В пруд запустили различный рыб: рипуса, сатана, карпа. Строительство пруда, это честь и память погибших, таких как Левшин Юрий Игнатьевич – майор, погиб на ночных полетах, врезался в стаю птиц Авдеев Борис Константинович, Никифоров. Строительство пруда велось 4 года. Его размывало дождями, в начале 70-х закончили.

Вы продолжили свою службу в Соколе?

Ответ: Нет, я попросился на Камчатку, командир Ворожбит отпустил меня. Прослужил 6 лет на Камчатке. Попал в Елизово, а оттуда переехали в Нижний Тагил, и по сей день живу в Нижнем Тагиле.

Какой общий стаж вашей службы?

Ответ: Стаж моей службы составляет 27 лет.

С содержанием интервью ознакомлен _____ Лебедев В. Д.

14.01.2012 г.

Материалы интервью обработала Беляева Ксения

Материалы интервьюирования Лебедева Юрия Петровича

Вопрос: Как и когда Вы попали в 765 истребительный авиационный полк?

Ответ: Изначально я учился в Иркутском авиационном училище. Окончил его в 1956 году, затем был направлен в Читу, на должность летчика бомбардировочной авиации. В 1957 году меня перевели в Туркестанский военный округ, где пробыл до 1961 года. В 1961 году получил назначение в Большое Савино, оттуда попал в 765 истребительный полк. Вначале определили на должность техника-самолета. Затем служил в должности помощника начальника штаба полка.

Вопрос: Какими были военный городок и аэродром «Салка» ко времени Вашего прибытия?

Ответ: Все здания были деревянными, кроме столовой. Было много бесквартирных офицеров. Стояло два двухэтажных жилых дома. Напротив них располагался деревянный штаб. Была деревянная гостиница.

Вопрос: Какое строительство велось во время службы?

Ответ: В период моей службы построили баню и котельную на угле. Я имею ввиду первое здание котельной. Изначально в домах были печки (печное отопление). Затем установили титаны. Топили их керосином. Пользовались керосинками для приготовления пищи. В 70-е годы построили два четырехэтажных жилых дома и начали строить первый пятиэтажный дом.

Вопрос: Какова была численность офицеров в полку?

Ответ: Штатная численность летного и технического в полку составляла более 100 человек. Пополнение летчиков приходило на службу, в основном, из Армавирского училища.

С содержанием интервью ознакомлен _____ Лебедев Ю. П.

15.01.2012 г.

Материалы интервью обработала Беяева Ксения

Интервью с Сальниковой Галиной Николаевной

С чего все началось?

Ответ: Из Перми (военный авиационный гарнизон Большое Савино) перебазировали авиационную эскадрилью истребителей, на базе которой создали истребительный авиационный полк (войсковая часть 40374). Авиационный полк состоял из трех эскадрилий, технико-эксплуатационной части (ТЭЧ – производили техническое обслуживание и мелкий ремонт самолетов) и управления (командование части, штурманы боевого управления, секретная часть, строевая часть, метеослужба, парашютно-десантная служба, авиационно-диспетчерская служба, ракетная группа). Летчики были выпускниками Армавирского или Ставропольского высшего военного летного училища, штурманы – Ставропольского, техники – Даугавпилского или Ачинского технического училища.

Что было построено в Вашу бытность?

Ответ: Продовольственный магазин военторга был там же, где сейчас магазин Попова, промышленный – маленькое помещение с оборотной стороны этого здания. Затем под промышленные товары отвели две квартиры жилого дома (сейчас помещение медпункта). Действовал медицинский пункт – отдельное маленькое здание (сейчас разрушено). Про котельную не знаю. Была солдатская баня, в 90-е годы в нее могли ходить члены семей военнослужащих попариться и поплавать в бассейне.

Где были расположены казармы?

Ответ: Первоначально казармы были деревянные, одноэтажные. Располагались они вдоль дороги от жилых зданий к штабу полка. Там же, в стороне от жилья, находились склады (вещевой, продовольственный), летно-техническая и солдатская столовые.

Где жили офицеры, командиры, солдаты?

Ответ: Солдаты жили в казармах. Офицеры – в ДОСах (домах офицерского состава). Молодые холостые офицеры – в общежитии. (Приложение 9) Иногда

селили в двухкомнатную квартиру двух или более неженатых офицеров. В общежитии могли также переночевать перелетающие летчики или командированные в часть.

Ф.И.О. командиров полка, достижения .

Командиры полка:

До 1984г. – Степаненко Анатолий Александрович (очень много построил – дороги, здания, насадил тополя и другие деревья)

1984 – 1988гг. – Бублейник Владимир Николаевич

1988 – 1993гг. – Ахметов Тимирзян Абдуллович

1993 – 1998гг. – Закоморный Виталий Иванович

1998 – 2001гг. – Багаутдинов Фаукат Ахматдинович

2001– 2005 гг. – Хребтов Николай Анатольевич

Что было сделано, какие постройки велись?

Ответ: Жилой фонд (квартиры), места в детском саду (первоначально размещался в казарме) примерно поровну делились между военнослужащими частей и работниками завода. Основное население гарнизона молодое, много детей. Все праздники справляли в офицерском клубе, собирались семьями, по выходным были дискотеки. Там же показывали фильмы, проходили торжественные собрания, в спортзале проводились тренировки, соревнования, устраивались торжественные линейки 1 сентября и последний звонок в мае. Была в клубе и библиотека, работали кружки. Был также солдатский клуб, в нем проходили мероприятия для военнослужащих-срочников. Была санитарная часть, в ней лечились военнослужащие (и солдаты, которые там даже лежали, и офицеры, и прапорщики).

Когда построили школу, кто учил?

Ответ: Вначале школа № 66 располагалась в одной из казарм. Затем под нее отдали двухэтажный жилой дом, потом школу № 66 сделали филиалом Покровской школы № 10, учили до 9 класса. Сейчас здание пустует. Учили в основном жены офицеров: они были с высшим образованием, некоторые с университетским. Раньше жили в крупных городах, учителя грамотные,

образование давали приличное. Подробнее про школу спроси у бывшего директора Макаровой Натальи Леонидовны, дом 7, кв. 10.

Как происходило расформирование войсковых частей гарнизона в 90-е годы?

Ответ: Расформирование воинских частей происходило одновременно со всей страной в связи с сокращением Вооруженных Сил. В 1993г. из трех частей: ИАП (истребительный авиационный полк), ОБАТО и ОБС РТО была создана одна часть – база резерва самолетов. Полеты прекратились (их количество уменьшалось постепенно по причине нехватки топлива – проблема всех авиационных полков страны того времени – когда были последние полеты я тебе, кажется, писала). К нам перелетали самолеты с различных тоже сокращенных авиационных частей для хранения.

С содержанием интервью ознакомлена _____ Сальникова Г. Н.

08.09.2011 г.

Материалы интервью обработала Беляева Ксения

Интервью с жительницей военного городка № 40

Потаповой Татьяной Егоровной

В каком году Вы начали работать в Соколе?

Ответ: В 1970 году устроилась работать заведующей технической столовой. Гарнизон Сокол был уже почти построен.

Какие постройки велись?

Ответ: Строились только 7 и 8 дома. Строительство вела воинская часть 48742 (завод).

Что уже было построено?

Ответ: В Соколе построили клуб, казармы, медсанчасть, садик и школа.

Сколько было воинских частей?

Ответ: В Соколе находились три войсковых части: войсковая часть 31561 занималась обслуживанием аэродрома и городка. Воинская часть 40374 - летный полк. В нем находился летный и технический состав. Они занимались разработкой и испытанием самолетов, а также разборкой полетов и техническим обслуживанием самолетов. Третья воинская часть – светдивизион. Они занимались обслуживанием аэродрома.

Что вы можете рассказать об авиаремонтном заводе?

Ответ: Возле Сокола находился завод 48742 по ремонту самолетов. В состав завода входили 1,2,3,4,5 цеха, СЛИ, ЦЗЛ (центральная заводская лаборатория), ЭМО, гараж, штаб завода.

Кроме производственных цехов, какие постройки находились на территории завода?

Ответ: На территории завода находилась столовая и медсанчасть. Завод стал расширяться. Построили два корпуса – 200-й и 201-й, они относились к первому цеху.

Кто был командиром завода?

Ответ: Лучшим командиром завода являлся Юрий Борисович Тышецкий.

Было ли на заводе свое подсобное хозяйство?

Ответ: Да, на заводе было свое подсобное хозяйство (теплицы и скотный двор). Молоко, которое получали от коров, шло в детский сад и столовую.

Что выращивали в теплицах?

Ответ: В теплицах выращивали огурцы и помидоры.

Сколько рабочих входило в состав коллектива завода?

Ответ: Штаты завода были очень большими, доходило до 800 рабочих.

Был ли транспорт?

Ответ: В гараже завода имелся большой автомобильный парк. Рабочих и служащих возили и увозили с работы бесплатно. В 1993 году завод переименовали в 806-й авиационно-ремонтный завод.

Что происходило позже?

Ответ: После этого началось сокращение рабочих, и завод стал сокращаться. Рабочих осталось совсем мало. В 2001 году 806-й авиационный ремонтный завод переименовали в 1627-ую базу хранения и разделки авиационной техники. Самолеты резали, но сначала доставали детали с драгметаллами.

С содержанием интервью ознакомлена _____ Потапова Т.Е.

23.08.2011 г.

Материалы интервью обработала Беляева Ксения

**Ответ МУ УЖКХ Пригородного района на письмо жителей
населенного пункта о собственнике жилищного фонда
военного городка «Сокол»**

**МУНИЦИПАЛЬНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ
УПРАВЛЕНИЕ ЖИЛИЩНО-КОММУНАЛЬНОГО ХОЗЯЙСТВА
ПРИГОРОДНОГО РАЙОНА**

622036 г. Нижний Тагил, ул. Пархоменко, 42 т.г. 25-29-92, 41-46-31
ИНН 6648012350/664801001, ОКПО 55775389, ОКОНХ 90290
Нижнетагильское ОСБ №232 Уральский Банк Сбербанка РФ г. Екатеринбург
БИК 046577674, р/с 40205810616220310167, к/с 30101810500000000674

От 16.09.03 № 310

Жителям п. Сокол

Копия: М.О. «Пригородный район»

Уважаемые жители п. Сокол!

На ваше заявление от 30 августа 2003г. сообщаем:

- жилищный фонд в/ч 40374 передали в муниципальную собственность М.О. «г. Н. Тагил» на основании решения совещания у председателя Правительства Свердловской области А.П. Воробьева от 16.01.2003г.

• Все вопросы: по квартплате, найме жилья, приватизации, льготам вам необходимо решать в администрации Дзержинского района и в МУП «Райкомхоз» Дзержинского района.

Начальник МУ УЖКХ
Пригородного района



А.А. Горбунов

Исп. Караева Е.Г.
Тел. 41-46-31

Хронологическая таблица

«Основные события из истории военного городка «Сокол»

Дата	Событие
1951 год	Из военного авиационного гарнизона Большое Савино году перебазируют авиационную эскадрилью истребителей, на базе которой сформировали 765 истребительный авиационный полк (войсковая часть 40374).
1951	На базе городка разместили дивизион и автобатальон
1959 г.	Создали лётно-испытательную станцию (ЛИС) для испытания авиационных боеприпасов и систем вооружения.
5 мая 1960 год	Создана 706 авиаремонтная мастерская.
С 10 апреля 1960 года	Уральская армия ПВО преобразована в 4-ю отдельную армию ПВО.
1961 год	Началась реконструкция взлетной полосы: перешли с железных плит на бетонные.
1967 год	706 авиаремонтную мастерскую реформировали в 3698 авиационную ремонтную базу (в/48742)
1967 г.	В связи с увеличением количества испытаний новых видов авиационного вооружения в составе ЛИС выделена особая лётная экспериментальная группа.
60-е годы XX века	В ИАП осуществлен переход на новую технику: на смену МиГ-17 пришли Су-7.
60 – е года XX века	Открытие неполной средней школы № 66
Конец 60-х годов XX века	Строительство двух четырехэтажных домов
1976 г.	Количество самолётов и вертолётов ЛИС составляло 20 единиц, а численность личного состава достигла 103 человек.
1977 год	Понятие «военный городок» чётко регламентировано в

	«Положении о квартирно-эксплуатационной службе и квартирном довольствии в СА и ВМФ», введённом в действие приказом министра обороны СССР № 75.
1977 г.	В связи с получением новой авиационной техники, увеличением объёмов и сложности испытаний проведена реорганизация лётно-испытательной станции, которая стала именоваться лётно-испытательной базой (ЛИБ)
1978 год	На базе авиаремонтной мастерской создан 806-й завод по ремонту авиационной техники.
1978 г.	Построен 9 дом (111)
Начало 80-х годов	Завершили строительство четвертой пятиэтажки – дома номер 10 (117)
1981 г.	Котельная передана авиаремонтному заводу
1983г.	Ввели в эксплуатацию трехэтажное здание штаба полка.
1986 г.	Введение в эксплуатацию жилого дома под номером 11 (122).
7 июля 1988 года	Прием на аэродроме транспортного самолета Ан-124 «Руслан»
1989 г.	В ЛИБ началась работа по заказу Всесоюзного геодезического института города Нальчик по изучению воздействия на облака ракет типа С-8 со снаряжением, позволяющим рассеивать эти облака в заданных местах, не допуская побития сельскохозяйственных культур градом
29 апреля 1990 года.	Прием на аэродроме правительственной делегации во главе с Генеральным секретарем ЦК КПСС М. С. Горбачевым
1993 г.	765-й истребительный полк, ОБАТО И ОРС дивизион реорганизованы в 1454-ую базу резерва авиационной техники с сохранением войсковой части 40374
1993 год	Переименование 806 авиационно-ремонтного завода: аннулировано название войсковой части 48742, произошло сокращение рабочих мест.
1998 г.	Реорганизация 1454-ой базы резерва авиационной

	техники – создание комендатуры с сохранением войсковой части 40374
2000 год	806-й авиаремонтный завод переименовали в 1627-ую базу хранения и разделки авиационной техники.
2001 г.	Закрита неполная средняя школа №66
2003 г.	Жилой фонд военного городка № 40 местным решением властей передали в муниципальную собственность администрации города Нижнего Тагила
2005 г.	Сокращение войсковой части 40374
2009 год	Сокращение 1627-ой базы хранения и разделки авиационной техники