

Министерство спорта, туризма и молодежной политики Российской Федерации
Федеральное агентство по делам молодежи
Общероссийская общественная организация по увековечению памяти
о погибших при защите Отечества «Поиск»
Министерство по делам молодежи, спорту и туризму Республики Татарстан
Институт информатики Академии наук Республики Татарстан
Всероссийский информационно-поисковый центр «Отечество»
Объединение «Отечество» Республики Татарстан

ИМЕНА ИЗ СОЛДАТСКИХ МЕДАЛЬОНОВ

5 ТОМ
Специальный выпуск



Авиация

Казань
«Отечество»
2011

ББК 63.3(2)622,88
УДК 947.085
И 51

Редакционная коллегия:
Коноплев А.Ю., Салахиев Р.Р., Салахиева М.Ю.

Имена из солдатских медальонов. Т. 5. Авиация / Прокофьев И.Г. —
Казань: «Отечество», 2011. — 360 с., илл.

Пятый том книги — специальный выпуск «Авиация» — содержит очерки об авиаторах Великой Отечественной войны, чьи подбитые в боях самолеты были найдены на территории Ленинградской области. Вместе с автором читатель погружается в перипетии поисковой работы по установлению имен и судеб экипажей в ходе архивных исследований на основании номеров узлов найденных самолетов, документов и наград, обнаруженных в обломках самолетов.

В книге использованы российские и зарубежные архивные материалы, результаты поисковых экспедиций, фотографии.

Книга адресована родственникам авиаторов военной поры, поисковикам, исследователям истории отечественной авиации, всем, кому безразлична судьба погибших за Родину.

ISBN 978-5-9222-0445-3 (Т5)

© И.Г.Прокофьев, 2011
© «Отечество», 2011

*Дважды Герой Советского Союза,
Маршал авиации,
председатель Российского комитета
ветеранов войны и военной службы,
заместитель председателя
Российского организационного
комитета «Победа»,
президент Международного
благотворительного общественного
фонда «Победа – 1945»
А.Н. Ефимов*



Уважаемые читатели!

Эта книга — труд настоящих энтузиастов своего дела. Людей совершенно не равнодушных к истории авиации, к ее героической и трагической странице периода Великой Отечественной войны.

Хочу высказать признательность поисковикам, лично Илье Геннадьевичу Прокофьеву, за то, что на протяжении десятилетий они во время отпусков и каникул, зачастую за свой счет, по крупицам собирают и восстанавливают героические страницы своей Родины. Если среди наших внуков и правнуков есть такие люди, значит, все было не зря.

Во времена моей юности не было мальчишек, не мечтавших о небе.

подавляющее большинство летчиков Второй мировой войны родилось в 1917–1921 годах. Именно они, когда Родина призвала на защиту воздушных границ Советского Союза, немедленно откликнулись: «Мы готовы!» Многие из них пришли в авиационные школы военных летчиков зрелыми идейно, духовно и физически подготовленными для борьбы с любым врагом нашего государства.

У меня есть летная книжка, где записаны боевые вылеты, маршруты, парашютные прыжки — одним словом, официальный дневник моей летной жизни.

Я хорошо помню свой первый вылет на боевое задание. Штурмовики наносили тогда удар по железнодорожной станции Осуга, что в Калининской области. Крепко досталось противнику, большие потери понес он. Первый вылет доставил мне — молодому летчику немало радости оттого, что выполнил задачу.

Перелистываю странички летной книжки и вспоминаю свои фронтовые дни и ночи, аэродромы, живых и погибших однополчан...

Сколько их, боевых товарищей, не доживших, не долетевших до Победы?

Эта книга возвращает из небытия имена и судьбы сотен героев. Благодаря поисковикам они уже не останутся для потомков неизвестными, для родных — не вернувшимся с боевого задания и не имеющими могил.

*...Все они были героями,
Подвигом — каждый вылет,
Над их поредевшим строем
Слава простерла крылья...*

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'А.Н. Ефимов'.

От автора

Истории, рассказанные в этой книге — это результат поисковой и исследовательской работы не одного десятка моих коллег-поисковиков. Это промежуточный итог многолетней кропотливой работы — работы физически и морально тяжелой. Представьте, сколько труда необходимо, чтобы с многометровой глубины болот, из торфа и глины извлечь обломки самолета, поднять останки погибшего экипажа. Сколько нужно терпения, чтобы обследовать, очистить от ржавчины и нагара многочисленные обломки самолета, только с одной единственной целью — найти и установить номер самолета или мотора, так как часто только по ним и возможно найти в архивах документы о летном происшествии и установить имена погибших летчиков. Сколько времени, усидчивости и внимания нужно, чтобы найти и изучить сотни, тысячи листов архивных документов. Представьте разнообразие полученной в ходе полевого и архивного поиска информации, которую необходимо проанализировать, взвесить, осмыслить и прийти к искомому выводу, и, самое главное, доказать эти выводы документально, точно подтвердив то, что именно на этом самолете выполнял задание тот или иной летчик.

Наверное, именно многогранность исследования и захватывает меня в работе по поиску и подъему обломков сбитых советских самолетов. От доведенного до конца дела получаешь истинное моральное удовлетворение. Порой, когда кажется, что уже ничего невозможно установить, прямо по крупницам складывается мозаика из собранной информации. По обломкам самолета устанавливается его тип. По остаткам технологических особенностей самолета и маркировки авиавооружения сужаются временные рамки события. По рассказам местных жителей выясняются обстоятельства воздушного боя. При изучении архивных документов и других доступных источников, таких как воспоминания ветеранов, исследования местных краеведов, интернет-пространство, получаешь неоценимую информацию, которая постоянно обогащает твою собственную базу знаний и позволяет установить имена экипажа.

От всей души хочу поблагодарить всех своих друзей — поисковиков и историков — исследователей воздушной войны, чей труд нашел отражение этой книге. Спасибо, за Вашу работу, за Вашу помощь, за Ваше отношение к ПАМЯТИ!

Ты их запомни, Родина, всех назови поименно

Спустя десятилетия после отгремевшей Великой Отечественной войны, еще сотни тысяч летчиков, штурманов и стрелков-радистов значатся пропавшими без вести. Большинство из них так и остались лежать в обломках своих боевых машин, и в их судьбе не поставлена последняя точка, у них нет официальных могил. До сих пор не прояснилась судьба многих летчиков, которые покидали свои сбитые самолеты с парашютами, сажали израненные машины на вынужденные посадки на территории противника, хотя еще в годы войны были свидетельства однополчан и мирных жителей, что они не упали вместе с самолетами, а оставались живы. По-разному складывались их судьбы. Кто-то попал в плен, бежал и возвратился в строй. Кто-то погиб в плену. Многих немцы расстреливали после приземления, а бывало — и в воздухе при спуске на парашюте. Неделями, месяцами выходили через линию фронта сбитые экипажи самолетов и отдельные летчики. Многие попадали к партизанам и какое-то время сражались в рядах «народных мстителей». Какие разные и интересные судьбы! О каждой можно написать книгу, как о летчике Александре Маресьеве, который несколько дней полз к своим с перебитыми ногами и о котором написана «Повесть о настоящем человеке». Вот и мы решили рассказать вам о таких случаях. Быть может, они помогут кому-то узнать судьбу своих родных и близких, которые до сих пор значатся в списках пропавших без вести. Эти истории о жизни и судьбах летчиков, штурманов и воздушных стрелков, защищавших Ленинград на ближних и дальних подступах.

В 2006 году, занимаясь освещением судьбы найденного нами в обломках самолета Як-1 командира эскадрильи 14-го гвардейского истребительного авиаполка, гвардии капитана Лобанова М.Б., погибшего в мае 1943 года в районе города Тосно, мы услышали от одного из местных жителей интересную легенду о том, как вел себя в плену неизвестный советский летчик, сбитый над Тосно в конце 1942 года. По рассказу, раненым опустившись на парашюте, он отстреливался, успел ранить или убить двух немцев, перед тем как солдаты схватили его. В плену, попав в немецкий госпиталь в Тосно, куда доставили его немцы, он вел себя мужественно. По словам очевидцев, он срывал с себя повязки, не принимал пищу и отбрасывал кислородную подушку. Спустя неделю он скончался, так и оставшись неизвестным героем Великой Отечественной войны. Несколько месяцев все население оккупированного города жило рассказами об этом, передавая их из уст

в уста. Мужество советского летчика потрясло и немецкое командование, которое разрешило жителям похоронить умершего летчика на городском кладбище. И даже сейчас эта красивая легенда живет в Тосно. Пока имя летчика неизвестно, но ведь не было безымянных героев! И наша святая обязанность сделать всё, чтобы установить его и вычеркнуть еще одну строку из списка без вести пропавших. Услышав эту историю, мы решили приступить к поиску, который стал делом чести поисковых отрядов Ленинградской области.

Мы верили, что рано или поздно это нам удастся. Ведь есть целый ряд примеров! Смогли же установить судьбу пропавшего без вести командира 174-го штурмового авиаполка, майора Федора Андреевича Смышляева. Его самолет Ил-2 был сбит 7 сентября 1942 года



**Майор Смышляев
Федор Андреевич.**

при выполнении боевого задания по нанесению бомбоштурмового удара по немецкому аэродрому Сиверская. Из этого боевого вылета Федор Андреевич не вернулся, и в город Новосибирск к его жене пришло извещение, что «верный воинской присяге, проявив героизм и мужество, Ваш муж пропал без вести...». Пропавшим без вести боевой командир полка числился до 1969 года. В этом году общественный инспектор Управления культуры Ленobl-исполкома Цибульская Ольга Дмитриевна,

Гвардии младший лейтенант Солотенков Петр Иванович.

которая в годы войны была уборщицей в общезжитии летчиков 15-го гвардейского штурмового авиаполка (до конца 1942 года полк именовался 174-м), во время своего отпуска в доме отдыха «Лесное», в поселке Сиверский Гатчинского района Ленинградской области, увидела одиночную могилу неизвестного летчика и услышала рассказ жительницы поселка Марии Тимофеевны Никифоровой. В годы войны Мария Тимофеевна вынуждена была работать в немецком госпитале, располагавшемся в зданиях нынешнего дома отдыха. Из ее рассказа Ольга Дмитриевна узнала, что в этой могиле похоронен неизвестный летчик, которого сбили в сентябре 1942 года. Немцы доставили его в госпиталь в бессознательном состоянии, где он, не приходя в сознание, умер. Подробно расспросив Марию Тимофеевну, Ольга Дмитриевна в следующий раз привезла с собой групповую фотографию летчиков 174-го полка, на которой Никифорова и опознала среди летчиков того неизвестного летчика. Им оказался командир полка Федор Смышляев. В достоверности установления личности Федора Андреевича Смышляева никто не смог усомниться, так как еще живы были в памяти людей события, прошедшие 27 лет назад: «...Облик этого летчика мне хорошо запомнился, — рассказывала Мария Тимофеевна Никифорова. — Но кто он был, я не знала, так как документов при нем никаких не было, а в сознание он не приходил... В то время я работала медсестрой, и летчик был доставлен во время моего дежурства. Мне было приказано неотлучно находиться у этого летчика до конца моего дежурства... На другой день, придя в госпиталь, я узнала, что доставленный накануне летчик скончался, не приходя в сознание. Немцы разрешили старосте поселка похоронить летчика близ госпиталя, на территории нынешнего дома отдыха «Лесное». Вот так, благодаря памяти жителей поселка и настойчивости людей, равнодушных к памяти погибших, второй раз обрел свое имя майор Федор Андреевич Смышляев.

8 января 1944 года над деревней Пудость Гатчинского района Ленинградской области в воздушном бою был сбит советский истребитель. Летчик успел покинуть горящую машину в воздухе и выбросился на парашюте. Приземлившись на окраине деревни, советский летчик забежал в ближайший дом, где попытался спрятаться, но один из жителей поселка выдал приехавшим немцам местонахождение летчика. Немного продолжалась неравная схватка: уложив из пистолета нескольких немецких солдат, последнюю пулю летчик выстрелил себе в висок. По рассказам жителей — очевидцев гибели летчика, немецкий офицер, который командовал солдатами, в ярости вставил в открытый рот летчика пустую обойму от его

пистолета и с силой ногой вдавил ее глубже. Труп погибшего немцы вытащили из дома и бросили в глубокую канаву у дороги. Остается непонятным, почему так долго, до 1980 года, местные жители не могли вспомнить место, где был брошен летчик. И только 36 лет спустя местным краеведом Михаилом Алексеевичем Марковым и школьными красными следопытами были найдены останки летчика, и на его офицерском ремне они прочитали выцарапанную фамилию владельца: «П. Солотенков».



Так удалось установить имя героически погибшего летчика 29-го гвардейского истребительного авиаполка, гвардии младшего лейтенанта Петра Ивановича Солотенкова, 1922 года рождения, который предпочел смерть немецкому плену.

В поселке Красный Бор Тосненского района Ленинградской области памятна история еще одного подвига, который совершил самый молодой летчик Ленинградского фронта 6 октября 1941 года, младший лейтенант Анатолий Яковлевич Панфилов. Имя героя было установлено в 60-е годы стараниями ленинградского писателя, ветерана Великой Отечественной войны Абрама Бузова. А тогда, в октябре 1941 года, на глазах большого количества местных жителей из подбитого краснозвездного штурмовика с парашютом выпрыгнул человек и приземлился прямо в поселке. Забаррикадировавшись в одном из домов, он отстреливался до последнего патрона, пока немцы не подпалили дом, в котором он заживо сгорел. Только в 60-е годы на месте, где раньше стоял дом семьи Ор-

ловых, в котором вел свой последний бой сбитый летчик, поставили памятный знак, а останки пилота 174-го штурмового авиаполка Толи Панфилова были торжественно захоронены на воинском кладбище в поселке Красный Бор.

Вообще в судьбах пропавших без вести в годы войны большую роль играют воспоминания местных жителей – очевидцев тех далеких событий. Например, 21 мая 1943 года с боевого задания по нанесению бомбоштурмового удара по железнодорожному мосту в городе Нарва не вернулся на свой аэродром экипаж самолета Пе-2 73-го бомбардировочного авиаполка ВВС КБФ в составе летчика Александра Ивановича Чубенидзе, штурмана старшего сержанта Леонида Федоровича Мошкаря и стрелка-радиста сержанта Кузьмы Васильевича Посудневского. В этот день на уничтожение моста вылетала специально подготовленная группа из шести самолетов Пе-2. Вот как вспоминает этот вылет ветеран полка, бывший штурман А.Ф. Калинин: «И вот подготовка закончена. Командир полка подполковник М.А. Курочкин лично сам провожал экипажи на задание. 21 мая 1943 года в воздух поднялась шестерка Пе-2, ведомая Василием Голубевым. Все, вошедшие в нее экипажи — И.И. Кабакова, Г.В. Пасынкова, Ю.Х. Косенко, П.А. Веденеева и А.И. Чубенидзе, — прославились как мастера бомбовых ударов... Подлетая к Нарве, Голубев увидел, что с расположенного там аэродрома начали взлетать «фокке-вульфы»... Вокруг самолетов появились шапки разрывов зенитных снарядов... Летчик поймал середину моста в перекрестье прицела и через три-четыре секунды устойчивого пикирования сбросил бомбы. За ним устремились другие «петляковы» и остроносые «яки»... Железобетонные мостовые опоры вместе с мощными фонтанами взрывов взлетели на воздух. Тяжелая решетка металлической фермы рухнула в воду... Внезапно над целью появились четыре вражеских истребителя. Они сходу атаковали самолет Кабакова, который выходил из пикирования... «Фокке-вульфы» свечой ушли вверх, а на хвосте у них уже висели два «яка». «Фоккеры» разделились: первая пара связала боем наших истребителей, вторая — снова атаковала самолет Кабакова и опять неудачно. Круто развернувшись, она устремилась к бомбардировщику Чубенидзе, который сбросил бомбы и начал выходить из пикирования. Фашисты полоснули длинными очередями по его моторам. «Петляков» вздрогнул и, оставляя за собой шлейф дыма, пошел к земле. Летчик Чубенидзе, штурман Мошкарь и стрелок-радист Посудневский погибли...»

С этого дня весь экипаж значился пропавшим без вести. И только в 1976 году в газете «Смена», в рубрике «Отзовитесь», которую вел



**Младший лейтенант
Панфилов
Анатолий Яковлевич.**

Г. Браиловский, были напечатаны воспоминания одной из жительниц Кингисеппского района: «...В начале мая 1942 года над деревней Крикково Кингисеппского района вспыхнул воздушный бой. Жительница деревни А.Г. Семенова увидела, как загорелся советский самолет, а потом скрылся за лесом. Она пошла в направлении места падения самолета. В лесу она встретила раненого летчика Константина Максимовича Посудневского, Анна Григорьевна перевязала ему раны и укрыла в деревне. Но нашелся предатель, и в дом Семеновой ворвались фашисты. Не добившись своих целей во время допросов, летчика расстреляли. Впо-

**Экипаж Пе-2
Чубенидзе А.И. –
Мошкарь Л.Ф. –
Посудневский К.В.**



следствии Семенова разыскала место падения самолета и нашла двух погибших товарищей Посудневского, которые были мертвы...»

Конечно же, опаленная войной юность и тяжелые лишения оккупационной и послевоенной жизни наложили свой отпечаток на память Анны Григорьевны Семеновы. Ей ясно запомнилась тяжелая военная весна, но она на год ошиблась в дате. Найденный в лесу раненый летчик вполне мог назваться другим именем и отчеством, или в памяти уже стерлись эти тонкости, но почти точно на всю жизнь запомнилась женщине фамилия раненого человека со сбитого советского самолета. Тем не менее, все указывает на то, что в Крикковском лесу Анна Григорьевна встретила Кузьму Васильевича Посудневского — стрелка-радиста из экипажа летчика Чубенидзе.

К сожалению, поздно попала на наши глаза статья с воспоминаниями Анны Григорьевны. Пытаясь ее разыскать, мы узнали, что А.Г. Семенова уже ушла из жизни. Но из разговора с местными жителями мы выяснили, что многие старожилы еще помнят этот случай. Так, удалось уточнить, что схваченного стрелка-радиста из деревни Крикково немцы перевезли в город Кингисепп и там его следы теряются. Кто-то вспоминает, что его расстреляли, а другие говорят о том, что его отправили в концлагерь за пределы Кингисеппа. Эта история еще ждет своего продолжения. Ведь говорит народная молва о том, что лежат на Крикковском болоте обломки какого-то большого самолета, да только пока нам не удалось найти человека, который смог бы вывести нас к нему. Но мы продолжаем поиски и надеемся, что рядом с обломками самолета, рано или поздно, обязательно найдем небольшой холмик, под которым лежат останки летчика и штурмана самолета. А в годы войны, на следующий же день после их гибели, 22 мая 1943 года приказом Командующего КБФ № 45 весь экипаж самолета был награжден орденами «Отечественной войны 2 степени» за выполнение боевого задания 21 мая 1943 года.

А вот как сложилась судьба летчика Ивана Ивановича Кабакова, о котором упоминалось выше, в рассказе об экипаже летчика Чубенидзе. Почти месяц спустя после памятного вылета на бомбардировку Нарвского железнодорожного моста, экипаж лейтенанта И.И. Кабакова не вернулся с боевого задания. В состав экипажа входили штурман лейтенант Борис Куликов и стрелок-радист сержант Николай Смирнов. Случилось это 19 июня 1943 года. По воспоминаниям Ивана Ивановича, их «пешка» была подбита над целью, и, не дотянув до своей территории, экипажу пришлось совершить вынужденную посадку на

территории, занятой противником: «Садиться пришлось на лес, а штурман Куликов Борис не пристегнулся, и его выбросило из кабины. Я о приборную доску головой ударился, бровь рассек и потерял сознание. Сколько так просидел — не знаю. Стрелок вылез и ходит вокруг самолета, видно, решил, что я убит. Прихожу в себя — горим. Отстегнулся, вылез, гляжу — а Борис впереди убитый лежит. Только с Никола-



ем от самолета отбежали, рвануло...» Самолет И.И. Кабакова совершил вынужденную посадку в районе Ораниенбаумского плацдарма, на котором линия фронта стабилизировалась еще в сентябре 1942 года, и поэтому, решив, что им со стрелком не перейти через линию фронта на данном участке, они направились в противоположенную сторону в надежде найти партизан. Но их планам не суждено было осуществиться. Немцы засекли, в каком направлении снижался советский бомбардировщик, и поэтому в скором времени летчиков стали преследовать с собаками и окружать: «Обычно мы автоматы и гранаты с собой в полет брали, а в этот раз не взяли. У меня ТТ был, а у Николая наган. Они стали гранаты кидать, и меня в левое предплечье зацепило. Расстреляли мы все патроны и решили сдаваться...». Во время перестрелки советским летчикам удалось убить двух немцев и одного тяжело ранить, поэтому один из разъяренных солдат, увидев уцелевших после боя летчиков, выстрелил в Ивана Кабакова и тяжело ранил в ноги. Немцы отвезли раненого в госпиталь, а стрелка-радиста отправили в концлагерь: «...Привезли в госпиталь, положили на пол, а в ногах жжет. Я по полу пере-

**Лейтенант Кабаков
Иван Иванович.**

катываюсь и немцев обкладываю. Русская женщина подходит: сынок, говорит, ты не ругайся, а то убьют. Принесли меня на операционный стол, дали маску... Я же крови много потерял, соображал с трудом. Наркоз подействовал, обработали меня, отнесли на второй этаж...» Спустя какое-то время, когда раны немного затянулись, Ивана Кабакова перевели в лагерь



военнопленных в город Красногвардейск (Гатчина), где он пробыл полтора месяца. В августе 1943 года его перевели в Псков, затем последовали другие лагеря: в Риге, Лодзи, Мюленберге. 7 мая 1945 года войска Красной Армии освободили город Комутау в Чехии, в котором находился лагерь военнопленных. Среди освобожденных узников был и Иван Кабаков. После предварительной фильтрации освобожденные офицеры были направлены в лагерь НКВД в поселок Алкино в Башкирии. В дороге на одном из полустанков Иван Кабаков встретил своего стрелка-радиста Николая Смирнова, которого тоже освободили наши части. По прибытии в Алкино началась настоящая проверка: «...Что спрашивали? Расскажи, говорят, при каких обстоятельствах попал в плен, как, где, кто с тобой был. Выясняли у свидетелей, как вел себя. И, конечно же, вопрос: «Почему не застрелился тогда?». Я говорю: «Ну дайте пистолет, я сейчас застрелюсь!». Они: «Ну, зачем так сразу...». А я им: «А чего вы такое спрашиваете?»...». Только в августе 1945 года Иван Иванович Кабаков прошел фильтрацию и получил направление в свой же полк, который к этому моменту уже стал

12-м гвардейским бомбардировочным полком ВВС КБФ.

Читая воспоминания Ивана Ивановича Кабакова, мы узнали, что в августе 1943 года, находясь в концлагере в городе Красногвардейске, он встретил там знакомого летчика, своего бывшего инструктора по Ейскому авиаучилищу Николаева. Как вспоминал Иван Иванович Кабаков: «...Николаев летал на Ил-2 в 7-ом гвардейском штурмовом авиаполку ВВС КБФ и попал в плен, будучи тяжело раненным и через три дня умер в лагере города Красногвардейска...» После изучения списков безвозвратных потерь ВВС КБФ нам удалось установить, что, скорее всего, речь идет о командире эскадрильи 35-го штурмового авиаполка ВВС КБФ капитане Георгии Александровиче Николаеве, 1915 года рождения. Согласно документам Центрального военно-морского архива, самолет Ил-2 с экипажем в составе летчика капитана Георгия Александровича Николаева и воздушного стрелка штурмана 3 АЭ, лейтенанта Василия Никаноровича Самойлова, 21 августа 1943 года при бомбоштурмовом ударе по цели № 531, южнее д. Горбунки (Ломоносовский район Ленинградской области) был сбит зенитной артиллерией противника и упал горящим на территории противника в районе цели, пропал без вести.

Запросив послужную карточку Г.А. Николаева в Центральном военно-морском архиве, мы полностью убедились в правильности наших выводов. С 10 ноября 1939 года по декабрь 1942 года Георгий Николаев проходил службу в ВМАУ им. Сталина в Ейске на должности командира звена – инструктора.

Вот так появилась еще одна ниточка к установлению судьбы экипажа советского самолета, который до сих пор считается пропавшим без вести. Основываясь на воспоминаниях Ивана Ивановича Кабакова, можно предположить, что Георгий Александрович Николаев не пропал без вести 21 августа 1943 года, не вернувшись с боевого задания, а умер от ран в немецком лагере для военнопленных и, скорее всего, похоронен в городе Гатчина Ленинградской области. Данное предположение подтверждается небольшой карандашной записью, сделанной в учетно-послужной карточке Георгия Николаева: «...умер в плену».

Работая с документами различных военных архивов также можно установить судьбы считавшихся пропавшими без вести пилотов. Скрупулезное изучение различных архивных фондов не только авиаполков и дивизий, но и документов, порой не относящихся к изучаемым соединениям, позволяет получить свидетельства, рассказывающие о судьбах не вернувшихся с боевых заданий экипажей.

**Экипаж
Кабаков И.И.–
Куликов Б. –
Смирнов Н.**

Так, изучая архивные дела 35-го штурмового авиаполка ВВС Краснознаменного Балтийского флота в Центральном военно-морском архиве, мы выписывали потери личного состава полка. Первой боевой потерей в 1944 году значился экипаж самолета Ил-2 в составе летчика старшего сержанта Глотова Серафима Ивановича, 1913 г.р., и воздушного стрелка краснофлотца Шакирова Федора Касимовича, 1923 г.р. В списках безвозвратных потерь полка значилось: «...14 января при выполнении боевого задания в районе д. Лапинское самолет был подбит огнем автоматов и загорелся. Упал в районе 500 метров севернее д. Лапинское». В этом же деле мы нашли еще одну запись, относящуюся к данному экипажу: «...предположительно разбился с самолетом в районе д. Нуудиново...». Дальше мы приступили к анализу актов расследований боевых потерь в частях ВВС, чтобы расписать конкретно каждый экипаж к номерам списанных самолетов и моторов, для нашей поисковой работы. Каково же было наше удивление, когда в акте расследования на экипаж Глотова – Шакирова мы прочли: «...самолет упал в р-не Ильино, на территорию противника. Оба члена экипажа тяжело ранены...» А ведь перед этим мы специально сопоставляли данные архива с опубликованными списками Книг Памяти тех мест, откуда родом были погибшие! Так в Архангельской Книге Памяти, было записано: старший сержант Глов С.И., 1913 г.р., уроженец: Архангельская область, город Котлас, погиб 14 января 1944 года и захоронен в городе Кингисепп Ленинградской области. В Книге Памяти Республики Татарстан мы нашли следующую запись: краснофлотец Шакиров Ф.К., 1926 г.р., уроженец: Татарская АССР Кызыл-Юлский район, д. Аскетбаш (Ашитбаш). Мобилизован Молотовским РВК города Казани, погиб 14 января 1944 года, захоронен д. Лапинское, без указания области. То есть мы были полностью уверены в том, что этот экипаж погиб 14 января 1944 года. А самое удивительное случилось тогда, когда мы стали работать с документами совсем другого экипажа, в состав которого входил штурман звена, младший лейтенант Козель Виктор Евгеньевич. Дело в том, что еще в 60-е годы место захоронения В.Е. Козеля разыскивал его брат, и нам на глаза попался ответ отдела кадров ВВС ВМФ, датированный 1966 годом, в котором перечислялись живые ветераны-летчики 35-го ШАП, которые были уволены в запас после войны и могли сообщить подробности о гибели Козеля. В этом списке мы увидели фамилию Глотова Серафима Ивановича. Сразу же после этого мы связались с нашим коллегой в Архангельске Игорем Ивановичем Ивлевым, руководителем рабочей группы Книги Памяти Архангельской

области. Ответ не заставил себя ждать. В архиве областного управления ФСБ Игорю Ивановичу разрешили сделать выписку, которую он нам и прислал: «Объяснительная записка пилота 284 авиаотряда Глотова Серафима Ивановича. Сентябрь 1949 года. ...14 января 1944 года, около 14 часов получил задачу на уничтожение живой силы и техники противника у д. Гостилино Ленинградской области (скорее всего, имеется в виду д. Гостилицы Ломоносовского р-на. — прим. автора). Я и стрелок Шакиров Федор вылетели на задание в составе четверки штурмовиков Ил-2 с ведущим старшим лейтенантом Дрочневым... Видел вспышки разрывов зенитной артиллерии слева и справа на подходе к цели. Доворачивая машину, уклонялся от разрывов. Снаряд угодил в машину... Машина врезалась в зенитную батарею противника. Во время падения потерял сознание... Придя в сознание, увидел, что надо мною стоят 10–15 немцев, и рядом мой стрелок... После этого меня поместили в лазарет в Гатчине до 22 января, затем я находился в лазарете д. Выра. 30 января немцы оставили деревню. Таким образом, было освобождено 85 человек тяжелораненых бойцов и командиров и я...». Затем, судя по архивному делу Глотова С.И., которое хранится в Архангельском ФСБ, указывалось, что его перевезли в Ленинград в эвакогоспиталь, после госпиталя — в город Калинин на проверку в ПФЛ № 140 до 02.09.1944. Потом Глов С.И. выпустили, и он продолжал службу, но уже в другом полку.

Наверное, на этом можно было бы и остановиться, так как все стало ясно: экипаж Глотова – Шакирова не погиб 14 января 1944 года. А запись в архивных документах 35-го полка осталась без поправок, скорее всего из-за того, что ведомство НКВД не утруждало себя оповещать боевые полки о судьбе их личного состава. Если честно, мы были рады, что еще один человек не погиб и не пропал без вести в военное лихолетье, а остался жив. Но... Что же стало с воздушным стрелком Федором Шакировым? Вот на этот вопрос мы пока ответ так и не нашли. Согласно спискам Книги Памяти Республики Татарстан, он до сих пор считается пропавшим без вести. В Управлении ФСБ по Республике Татарстан о нахождении в плену и по факту пленения Федора Касимовича Шакирова, информации нет. Только из объяснительной записки летчика Серафима Ивановича Глотова понятно, что на момент падения самолета 14 января 1944 года под деревней Лапинское Ломоносовского района Ленинградской области, его стрелок Федор Шакиров был жив. А вот что стало с ним потом? Расстреляли его немцы? Отправили в концлагерь, где он погиб? А может быть, его судьба сложилась по-другому? На это еще предстоит пролить свет.

А вот судьбу стрелка-радиста из 73-го бомбардировочного авиаполка ВВС КБФ сержанта Ивана Егоровича Палешова удалось прояснить. Первоначально в документах полка мы выписали акт расследования причин летных безвозвратных потерь в частях бомбардировочной и разведывательной авиации и нашли воспоминания однополчанина о роковом вылете.

21 июля 1943 года экипаж самолета Пе-2 73-го БАП ВВС КБФ в составе летчика младшего лейтенанта Дегтярева Николая Никифоровича, штурмана младшего лейтенанта Кокарева Николая Константиновича и стрелка-радиста сержанта Палешова Ивана Егоровича получил задание разрушить железнодорожный мост через реку Луга у города Кингисеппа. В результате расследования было установлено, что в районе цели предположительно самолет Пе-2 был подбит зенитной артиллерией противника, шел на одном правом моторе с выпущенными воздушными тормозами, и в районе 5 км юго-западнее Копорье самолет вышел из зоны наблюдения других экипажей и с боевого задания не вернулся, пропал без вести.

Вот как вспоминает этот памятный бой бывший штурман Андрей Филиппович Калининченко.

«...На максимальной скорости мы выскочили из зоны зенитного огня и пристроились к группе. Дегтярева на месте не было. Он отстал от строя. Что у него случилось?»

— Восемнадцатый, почему отстае? — спросил по радио Раков.

— Поврежден левый мотор. Тормозные решетки не убираются, отказала электросистема, — услышал я в ответ.

— Прикройте восемнадцатого! — приказал Раков истребителям.

Два «яка» нырнули вниз и пристроились к отставшему «петлякову». Тот еле тянул на одном моторе с выпущенными решетками, едва не задевал верхушки деревьев. И парашютами экипаж не мог воспользоваться на такой малой высоте. С тревогой наблюдал я за последними метрами полета подбитого бомбардировщика. Катастрофа произошла в один миг: самолет зацепился за дерево, ударился о землю и взорвался. Не стало летчика младшего лейтенанта Н.Н. Дегтярева, штурмана младшего лейтенанта Н.К. Кокарева и стрелка-радиста сержанта И.Е. Палешева...»

Как вы понимаете, эти воспоминания были написаны уже после войны. В то время, когда мы выписывали из архива сведения об этом экипаже, после окончания войны прошло более 60-ти лет. И все это время под судьбой членов экипажа была подведена черта: пропали без вести. Вы удивитесь — как пропали без

вести? Ведь остались живы ветераны, которые видели, как самолет потерпел катастрофу, зацепившись за деревья! Дело в том, что самолет упал на оккупированной немцами территории, не дотянув до наших аэродромов на Ораниенбаумском плацдарме совсем немного, всего около 20–25 км.

Иван Егорович Палешов был родом из Архангельской области. Просмотрев списки Книги Памяти Виноградовского района Архангельской области мы увидели, что в ней есть запись: Палешев Иван Егорович, 1921 г.р., умер от ран 6 июля 1945 года. Место захоронения указано не было. Нашему удивлению не было предела! Оказывается Иван Егорович не погиб вместе с самолетом 21 июля 1943 года! А может быть эти данные полного однофамильца? Мы сразу же связались с Архангельском, с Игорем Ивановичем Ивлевым. И уже он смог прояснить судьбу стрелка-радиста. Опять воспользовавшись архивными документами Архангельского управления ФСБ, Игорь Иванович нашел его фильтрационное дело, в котором говорилось, что Иван Егорович Палешов не погиб 21 июля 1943 года, а раненым попал в плен к немцам. Тяжелая доля выпала на судьбу сержанта Палешова. Сначала он был определен в штаблаг № 326, затем был переведен в лагерь 6-К в городе Штукенброк, рядом с Дортмундом, потом штаблаг № 9-А рядом с Цегеихайном в Западной Германии, и был освобожден только в 1945 году в районе Касселя. В тяжелом состоянии освободили бывшего стрелка-радиста: у него была тяжелая стадия туберкулеза, которым он заболел в немецких лагерях. Ивана Егоровича поместили в советский эвакуационный госпиталь № 1920, в котором он скончался 6 июля 1945 года и был похоронен в городе Заган (сейчас Польша).

Продолжая изучение архивных документов, сопоставляя доклады разных инстанций, удалось прояснить судьбу еще нескольких экипажей.

Например, просматривая документы медицинской службы береговой обороны КБФ, мы обнаружили следующий документ: «Акт внешнего осмотра трупа летчика 7 ГШАП, лейтенанта Боровкова Алексея Яковлевича, 1915 г.р.». Из документа следовало, что 5 сентября 1943 года с острова Какор был доставлен труп летчика. Время предполагаемой смерти около 20–25 дней тому назад. Труп летчика Боровкова А.Я. был похоронен на острове Сескар. В списках безвозвратных потерь 7-го гвардейского штурмового авиаполка ВВС КБФ, напротив фамилии гвардии лейтенанта Алексея Яковлевича Боровкова было записано следующее: 20 августа 1943 года во время атаки кораблей противника самолет атакован 2 Ме-109 и 2 ФВ-190. Подбитый,

тянул до острова Лавенсаари, в 5 километрах юго-западнее острова совершил вынужденную посадку на воду. Самолет затонул. Экипаж был жив, но катера его не нашли. Вместе с летчиком утонул воздушный стрелок, штурман звена 3 АЭ, гвардии младший лейтенант Иван Сафронич Волянский.

15 января 1944 года в районе Ропши самолет Ил-2 с экипажем в составе летчика 13 ААЭ Маркова Николая Степановича и воздушного стрелка гвардии младшего сержанта Кипнис Моисея Яковлевича при выходе из атаки пропал без вести. По дополнительным сведениям было установлено, что при освобождении данной территории трупы экипажа были обнаружены. Очевидно, самолет был подбит, пытался уйти на свою территорию, но не дотянул и совершил вынужденную посадку. Экипаж был расстрелян немцами, а трупы брошены у самолета.

15 января 1944 года при выполнении боевого задания в районе Леволово – Кожерицы, на выходе из атаки самолет Ил-2 с экипажем в составе летчика, гвардии младшего лейтенанта Галигрова Михаила Прокофьевича и воздушного стрелка, гвардии младшего сержанта Макарова Павла Кузьмича, вместо левого разворота сделал правый, и ведущий потерял его из виду. На основании донесения пехотного подразделения 18 января 1944 года выяснилось, что трупы экипажа были найдены и похоронены частями Красной Армии, а впоследствии перезахоронены на северном кладбище летчиков в деревни Левашово.

15 января 1944 года экипаж самолета Ил-2 в составе летчика 13 ААЭ, лейтенанта Величко Александра Яковлевича и воздушного стрелка, гвардии сержанта Шевкунова Владимира Сергеевича, выполнял бомбоштурмовой удар по деревне Кожерицы. После первой атаки ведущий самолет потерял его из виду. При освобождении территории было установлено, что самолет врезался в зенитную батарею противника. Летчик лейтенант Величко А.Я. был ранен, стрелок его перевязывал и снимал обгоревшую одежду. Труп летчика был обнаружен, а тело стрелка не найдено. Очевидно, что стрелка взяли в плен. В донесении по этому факту было записано: «...летчик сгорел, а стрелок, видимо, угнан немцами, так как кто-то летчика перевязывал и снимал горящую одежду...» Несмотря на факт, что воздушный стрелок на момент падения самолета был жив и, возможно, попал в плен, он до сих пор в списках потерь значится пропавшим без вести 15 января 1944 года.

В настоящее время, когда открылся доступ к различным архивам и мы имеем возможность общаться с людьми из-за рубежа, интересующимися историей Второй мировой войны, появились новые возможности в вопросах установления судеб наших соотечественников.

В Финляндии уже несколько десятков лет изучением истории авиации занимается замечательный исследователь Карл-Фредрик Геуст. Многие современные авиационные журналы публикуют его работы, и не только об авиации Суоми, но также и о советской авиации.

Мы познакомились с Карлом-Фредриком в Монино во время научно-практической конференции «Летающие легенды». Когда господину Геусту преподнесли в подарок книгу «315-й боевой вылет майора Александра Мясникова», в которой был напечатан рассказ о морском летчике Николае Ессине,



Карл-Фредрик сказал, что у него есть копии протоколов допроса этого летчика в финском плену. Спустя некоторое время он выслал нам эти копии. И вот теперь мы можем дополнить рассказ о Николае Михайловиче Ессине и не только из финских протоколов допроса, но также и из недавно обнаруженных в архивном отделе Центрального военно-морского архива в Москве отчетов о боевой деятельности 5-го ИАП ВВС КБФ.

Начнем с архивных документов советской стороны: «В 14:50 два МиГ-3 из 5-го ИАП (Копылов и Ессин) произвели повторный удар по

Лейтенант Ессин
Николай Михайлович.

аэродрому Утти. Лейтенант Копылов на взлете сбил «бристоль-бульдог». Остальные атаки производились по стоящим на старте четырем самолетам и по замаскированным самолетам в северной части аэродрома. Два самолета загорелись. После удара, при отходе от цели в 10 км восточнее Утти лейтенант Ессин отделился от звена и резко ушел со снижением. С задания не вернулся».

Подбитый 12 июля 1941 года при штурмовке финского аэродрома Утти, лейтенант Н.М. Ессин сумел посадить подбитый самолет МиГ-3 на болото. Участвующий в этом бою другой летчик видел, что самолет Ессина совершил вынужденную посадку, и пилот, выбравшись из самолета, скрылся в лесу. Вернувшись на свой аэродром, летчик доложил командованию о том, что лейтенант Ессин сбит в воздушном бою и погиб. Тем самым скрыв, что он в действительности видел. Однополчане прекрасно понимали: если особому отделу НКВД доложат о том, что Ессин попал в плен, — его семью ждут репрессии. В документах 5-го истребительного авиаполка ВВС КБФ напротив фамилии Ессина появилась запись: погиб 12 июля 1941 года. После большой работы по установлению судьбы Н.М.Ессина, нам удалось наконец выяснить, что он скончался в финском плену 28 февраля 1942 года и был



МиГ-3 Ессина после вынужденной посадки.

похоронен в Финляндии. Об этом подробно рассказано в очерке «Фотография в финской книге «Красные Звезды». И вот, получив от Карла-Френдрика Геуста копии финских документов, мы узнали следующее. Судя по протоколам допроса, Николай Михайлович Ессин скрывался от финнов до 14 июля 1941 года.

Из рапорта следователя Лаури Рахикайнена, который вместе с паспортным контролером Сакари Сипилайненным допрашивали пленного летчика в полицейском офисе Хамина: «14 июля 1941 года Хаминские шюцкоровцы были проинформированы, что какая-то женщина видела незнакомого человека, движущегося в направлении хайвэя Хамина-Котка. Мужчина шел по направлению поместья Пойтсила. В результате шюцкоровцы послали патруль из 8-ми человек выяснить причину и по возможности арестовать мужчину для допроса. Патруль удачно арестовал русского пилота-лейтенанта в Пойтсила и привел его для дальнейших действий в офис Хаминского шюцкора. Солдаты патруля, которые участвовали в аресте, сказали, что он не оказывал никакого сопротивления, ему прокричали «Стой!» и он поднял руки и сдался. У него был русский пистолет, но он не угрожал им патрулю».

Контуженный при вынужденной посадке Николай Ессин, с ранениями левого плеча и правой ноги, потрясенный тем, что он оказался в глубоком тылу вражеских войск, не смог оказать сопротивления. Уже два дня он, скрываясь от людей, пробирался к побережью Финского залива, и его силы были на исходе. Сначала его допрашивали 14 июля в Хамина полицейские чины. Потом на следующий день в Утти финские офицеры майор Эрхо и капитан Айраксинэн. Затем 29 августа 1941 года в штабе Отдела разведки. Во время всех допросов Николай Ессин пытался ввести в заблуждение финских офицеров. Он настойчиво продолжал говорить о том, что он вылетел на самолете И-16, а не на современном МиГ-3, хотя финны к этому времени уже нашли его самолет. «...Почему он



Н.М.Ессин в финском плену.

Neuvostoliittolainen hävittäjälentäjä on tuotu kiinniotettuna Haminan raatihuoneelle. Syvästötaman tienhaarasta vankia olivat saattamassa ikmiehet Erkki Raski ja Paavo Teikari.

продолжил полет в направлении вражеской территории, если двигатель сдавал. Он, конечно, пилот одного из «мигов», который атаковал авиабазу Утти 12.7.1941 и который совершил вынужденную посадку на болото у Эняярви и после этого убежал, хотя он и отрицает это», — так записано в одном из протоколов допроса.

На вопросы, относящиеся к характеристикам новейших самолетов Красной Армии, Николай Михайлович отвечал уклончиво: «Он слышал о МиГе, что у него один двигатель водного охлаждения. Также он слышал про пикирующие бомбардировщики, но с ними не знаком».

Во всех протоколах упоминается, что Николай Михайлович говорил о том, что он закончил в 1937 году Балашовскую школу летчиков и к моменту пленения имеет всего 300 часов налета.

«...В сентябре 1939 демобилизовался и прибыл в Москву. Но в апреле 1941 военнопленный был затребован в Петергоф, где он служил в 1-ой отдельной эскадрилье. Он утверждает, что это его первый полет в Финляндию, но говорит, что у него было два разведывательных полета на немецком фронте в Псковский регион...» — записано со слов Ессина в протоколе от 15 июля 1941 года. В действительности же Николай Михайлович Ессин был кадровым командиром Красной Армии с 1935 года. За боевые вылеты во время советско-финской войны 1939–1940 года был награжден орденом Красного Знамени.

дают нападение Гитлера, потому что все, что они хотят, — это лишь жить в мире и свободе в своей стране. Про немецкую победу он говорит, что если они выиграют текущую войну, то это будет не хорошо, и не будет пользы ни для русских, ни для финнов, потому что Германия введет тяжелую дисциплину».

К сожалению, Николай Михайлович Ессин не дожил до Победы. Он скончался в лагере для военнопленных 28 февраля 1942 года и был похоронен в братской могиле в Руоколахти, Сююспохья, округ Савонлинна, Финляндия. Только спустя 62 года после его смерти родные Николая Ессина смогли узнать о его судьбе и приехать на его могилу в Финляндию.

Продолжая рассказ о совместной работе с Карлом-Фредриком Геустом, хочется привести еще несколько судеб летчиков, погибших в Финляндии. В одной из работ финского историка перечислены почти все советские самолеты, которые были захвачены финскими войсками в ходе Финской кампании 1939–1940 годов и Великой Отечественной войны 1941–1945 годов или, как говорят финны, «войны продолжения». Так, 17 июня 1944 года в районе Лаппееранты совершили вынужденную посадку два наших самолета «Аэрокобра» с заводскими номерами 44-3255 и 44-2092. Летчики, чтобы избежать пленения финскими солдатами, застрелились. По финским источникам воинские звания погибших были капитан и лейтенант. Указанные номера самолетов мы решили проверить по документам Центрального архива Министерства обороны РФ. Внимательно просмотрев документы инженерно-аварийной службы 13 Воздушной армии, мы нашли указанные номера. 17 июня 1944 года эти самолеты из состава 103-го гвардейского авиаполка 2-го гвардейского авиакорпуса ПВО Ленинграда не вернулись с боевого задания. В этот день пропавшими без вести из состава полка значатся четыре летчика. Но именно эти самолеты пилотировали: самолет «Аэрокобра» № 3255 — гвардии старший лейтенант Морозов Аркадий Иванович (скорее всего, это его финны посчитали капитаном), самолет «Аэрокобра» № 2092 — гвардии лейтенант Воробьев Михаил Андреевич. По документам Центрального архива Министерства обороны и Книги Памяти Аркадий Морозов и Михаил Воробьев до сих пор считаются пропавшими без вести. В документах 103-го ГИАП напротив их фамилий стоит запись: не вернулся с боевого задания, причина происшествия неизвестна.

Такая же формулировка относится еще к одному летчику 103-го ГИАП, не вернувшемуся с боевого задания также 17 июня 1944 года — гвардии младшему лейтенанту Николаю Яковлевичу Галанину. По информации финской стороны, его самолет «Аэрокобра»

Самолет «Аэрокобра» гвардии младшего лейтенанта Галанина Николая Яковлевича в экспозиции музея ВВС в финском городе Тиккакоски.



В конце допросов финны интересовались его отношением к войне: «Его впечатление, что война между Германией и Россией длится всего несколько недель и трудно сказать, кто в итоге победит. Он говорит, что если даже Германия будет иметь успех в начальный период, 180 миллионов рабочих и сельское население России нельзя уничтожить сразу, но война будет длиться долгое время, пока окончательно не решится. Касательно Сталина он сказал, что с точки зрения советского рабочего Сталин — хороший человек. Он сказал, что люди осуж-

№ 44-2664 тоже совершил вынужденную посадку на территории, контролируемой финскими войсками и уже сейчас, в современное время, реставрируется для экспозиции музея финских ВВС в городе Тиккаоски, Финляндия. По финским источникам, летчик этого самолета спустя несколько дней был захвачен в плен, но, к сожалению, о его дальнейшей судьбе ничего неизвестно. В документах по репатриации советских военнопленных из Финляндии после выхода страны Суоми из войны ничего о нем не говорится. А в документах российских архивов Николай Яковлевич Галанин до сих пор считается пропавшим без вести.

Живший в городе Санкт-Петербурге один из ветеранов 103-го гвардейского истребительного авиаполка, летчик Леонид Сергеевич Кулаков в интервью, которое он дал историкам авиации Олегу Корытову и Константину Чиркину, рассказывал об этом случае с горечью и печалью, так как в этом вылете он потерял своего друга и командира Аркадия Морозова: «...Вот я как раз возле «Кобры», бортовой № 055, сфотографирован с моим командиром эскадрильи Морозовым, я заместителем у него был (Леонид Сергеевич показал фотографию). Его в 1944 сбили... А кто его сбил: финны или немцы... Не понятно. Вся четверка погибла. На малой высоте они полетели на облет границы, к финской стороне, к Приозерску... Он повел четверку и взял с собой Колю Галанина и молодых. Мы как раз пополнение получили...»

Я говорю:

— Аркаша, давай я с тобой пролечу, ты, в общем, с молодыми летишь, неопытными. Давай я тоже пойду.

— Нет, ты своими молодыми занимайся, а я с ними, покажу им.

И я как раз в воздухе был, слышу по радиации — он бой ведет. И слышу мой позывной — «двадцать первый». А его — «двадцатый». Я спрашиваю:

— Где ты, «двадцатый»? Что с тобой? Где ты ведешь бой?

Но связь оборвалась, и больше ничего. Четверку всю потеряли. И ни слуху, ни духу. Потом узнали, что их сбили. Калямагина нашли в заливе, уже после войны, на «Кобре». А остальных так и не нашли...

А до этого не было известно, где он пропал. Я приезжал к родителям его в 1954 году, когда в академии учился. Отец Иван, а мать уже не помню. Они рассказывали, что из особого отдела целый год интересовались, может, он появится, может, он в плену был. Вот четверка вся погибла, на «Кобрах»...».

По рассказу Леонида Сергеевича Кулакова выходило, что останки гвардии сержанта Виктора Калямагина были обнаружены вмес-



Кулаков Леонид Сергеевич и гвардии старший лейтенант Морозов Аркадий Иванович.

те с обломками его самолета в районе города Приозерска в 70-е годы, и понятно, что под «заливом», скорее всего, подразумевались воды Ладожского озера. Но на сегодняшний день нам не удалось найти информацию об этом событии. В архивных документах Центрального архива Министерства обороны Виктор Филиппович Калямагин до сих пор считается пропавшим без вести. А вот в документах Питкярантского военного комиссариата Республики Карелия говорится, что Виктор Филиппович Калямагин захоронен в братской могиле поселка Салми.

Очень многие знают о подвиге, совершенном летчиком Михаилом Петровичем Девятаевым, который 8 февраля 1945 года с секретной немецкой базы на острове Узедом (Неер) в Балтийском море с группой советских военнопленных захватил немецкий самолет «Хейнкель-111» и перелетел через линию фронта. И лишь в 1957 году «за проявленные мужество, отвагу и героизм...» Михаилу Петровичу Девятаеву присвоили звание Героя Советского Союза. Но мало кто знает, что Михаил Петрович был только седьмым в списке из девяти военных летчиков, которые совершили побег из немецкого плена на вражеских самолетах. А самым первым, кто использовал самолет противника, как средство для побега из плена, был летчик Ленинградского фронта.

Произошло это 11 августа 1943 года. С военного немецкого аэродрома из-под города Острова совершил дерзкий побег военнопленный летчик 14-го гвардейского истребительного авиаполка Ленинградского фронта, гвардии

младший лейтенант Николай Кузьмич Лошаков. У летчика был и напарник — пленный красноармеец Иван Александрович Денисюк, который был посвящен Лошаковым в план побега и без которого успех задуманного навряд ли удался бы. К тому времени родным Николая Кузьмича Лошакова уже была отправлена похоронка, в которой говорилось, что он не вернулся с боевого задания 27 мая 1943 года из района Келлколово Мгинского района Ленинградской области.

Вот как вспоминал последний 121-й боевой вылет Николай Кузьмич: «Находясь над вражеской территорией около 61 км и на высоте 7000 м, мотор моего истребителя стал сдавать обороты. Ведущий группы капитан

дотянуть до своей территории и выпрыгнуть с парашютом с горящего самолета, но сильно дувший встречный ветер отнес меня в окопы фрицев...»

Советские пехотинцы пытались отсечь немцев от опустившегося на нейтральную полосу летчика минометным огнем, но Лошаков уже потерял сознание и был взят в плен. Немцы доставили израненного летчика в свой госпиталь, где сделали операцию и перевязали. Основные допросы начались уже в Риге, куда перевезли летчика и поместили его в концлагере с другими летчиками. После нескольких допросов, где Николаю Кузьмичу удалось убедить немцев, что он «молодой» летчик, только что прибывший в полк и оказавшийся сбитым в первом же бою, ему предложили сотрудничество с немцами. Не раздумывая, он согласился! Его перевезли на полевой аэродром рядом с городом Островом (сейчас Псковская область), но до конца доверия к прихрамывающему «помощнику» не было, он жил под охраной. В аэродромной команде, сформированной из пленных, бывших военнослужащих Красной Армии, была относительная свобода и именно там родился дерзкий и, на первый взгляд, безумный план побега. О готовившемся побеге Лошаков, поделился только с одним из военнопленных, который работал в качестве заправщика самолетов бензином, — с Иваном Денисюком. Они вместе несколько недель готовились к побегу: добыли немецкую куртку и пилотку, изучали расположение самолетов на поле и расписание караульной службы, пытались понять расположение приборов на немецких самолетах. И вот 11 августа 1943 года подвернулся подходящий случай. На летное поле приземлился небольшой самолет «Шторх», который сразу же стали заправлять топливом для следующего полета. Это был шанс... Самолет взлетел... Немцы сразу организовали погоню и оповестили все службы об угоне самолета, но двум смельчакам удалось скрыться. Через три часа полета Лошаков посадил немецкий самолет на вынужденную посадку на колхозное поле, а с утра 12 августа 1943 года у деревни Бритино Маловишерского района Ленинградской (сейчас Новгородской) области оба бежавших из немецкого плена были арестованы сотрудниками «СМЕРШа» Волховского фронта.

Как говорилось выше, после побега на вражеском самолете в августе 1943 года из плена Н.К. Лошакова, такой же подвиг позже совершили еще восемь советских летчиков. В дальнейшем все они были арестованы и осуждены за измену Родине, и каждый из них провел несколько лет уже в наших советских лагерях. Так, Особым Совещанием НКВД Николай Кузьмич Лошаков «за измену Родине во время

Гвардии младший лейтенант Лошаков Николай Кузьмич.



Баранов дал по радио мне указание, чтобы я вернулся на аэродром один, без прикрытия. Выполняя приказ, я развернул свой самолет в сторону Ленинграда. Вот здесь и началось... С трудом отбившись с неисправным мотором от наседавшего в «хвост» ФВ-190, я увидел ниже себя на встречном курсе «Ме-110», возвращавшийся один с нашей стороны. Поддавшись искушению, я бросил свой ястребок на фашиста, открыв по нему в пикирующем положении огонь со всех точек. «Ме-110» удалось ударить с подбитым правым мотором, но зато я оказался через некоторое время зажат в «клещи» двумя «ФВ-190». Из-за двух предыдущих «встреч» я потерял время и высоту, а неисправность мотора не давала возможности вырваться из этих «клещей». Я был тяжело ранен в левую руку и ногу. Самолет, изрешеченный пушечным и пулеметным огнем фашистов, вскоре загорелся. Мне удалось

пребывания в плену» был приговорен к 3-м годам лишения свободы.

Николай Кузьмич Лошаков отсидел назначенный срок в «Воркутлаг». Освободившись, он так и остался работать в угольной промышленности на комбинате «Воркутауголь», и был полностью реабилитирован лишь в 1958 году. В 1984 году уехав из Воркуты на родину в Краснодар, Николай Кузьмич Лошаков скоропостижно умер, так и не награжденный по заслугам своей Родиной, которую он защищал в огненном небе Ленинграда и на которую так рвался из немецкого плена, сознательно идя на смертельный риск.

Не всем счастливым удавалось вырваться из немецкого плена. Многие летчики, штурманы и стрелки радисты сгинули в фашистских концлагерях. Судьбы многих для нас до сих пор остаются загадками. Они приняли смерть, и некому было рассказать родным и близким, где закончили они свой жизненный путь, очевидцев не осталось. Но иногда, благодаря счастливой случайности прояснялись судьбы пропавших в плену воинов. О них начинали рассказывать выжившие, кто возвратился из плена.

Так, в 1945 году вернувшийся из плена генерал-лейтенант Михаил Лукин сдал в наградной отдел Народного комиссариата обороны СССР медаль «Золотая звезда» за № 756. Этой медалью был награжден с присвоением звания «Герой Советского Союза» гвардии подполковник Николай Иванович Власов. Как же оказалась у Лукина медаль, принадлежащая считавшемуся пропавшему без вести летчику?

В приказе Министра обороны СССР, посвященном Герою Советского Союза подполковнику Власову Николаю Ивановичу, говорилось: «Находясь в фашистском плену, Власов высоко держал честь и достоинство советского воина-патриота, постоянно проявлял стойкость и мужество, оказывал поддержку товарищам по плену, вел среди военнопленных непрерывную агитационную работу, являлся организатором ряда побегов из плена. Он с презрением отвергал попытки противника заставить его изменить Родине... Беззаветная преданность подполковника Власова Н.И. Советской Социалистической Родине, его верность воинской присяге, отвага и героизм должны служить примером для всего личного состава Вооруженных Сил СССР». Но эти слова приказа появились уже спустя несколько лет после войны. А тогда, в годы войны, старший инспектор по истребительной авиации Инспекции ВВС Красной Армии, Герой Советского Союза, подполковник Николай Иванович Власов был

исключен из списков Главного управления кадров ВВС РККА как пропавший без вести 29 июня 1943 года при перелете в сражающийся Ленинград. Тогда еще никто не знал, что его самолет был подбит зенитной артиллерией противника и разбился в лесу, а тяжело контуженный подполковник Власов, со всеми орденами и Звездой Героя на груди попал в плен. По другой версии, при перелете Николай Иванович заблудился в тумане и совершил посадку на первый же аэродром, который оказался финским (по проведенному совместному исследованию архивных российских и финских документов, автором и К.-Ф. Геустом установлено, что Н.И. Власов совершил вынужденную посадку на террито-



**Герой Советского
Союза
гвардии подполковник
Власов
Николай Иванович.**

рии, оккупированной немцами). Внутренний настрой, смелая решительность и непоколебимость летчика долгое время не давала немцам прикоснуться и снять боевые награды героя. В немецких лагерях с ним встречались представители Русской освободительной армии генерала-предателя Андрея Власова и пытались склонить его к измене. Но Николай Иванович оставался верен той присяге, что принял еще в 1934 году. Он прошел Вюрцбург, Дахау и Маутхаузен, и был расстрелян, так и не сдавшись врагу.

Находясь в плену, гвардии подполковник Власов вел среди военнопленных агитационную работу, подбадривал и поддерживал своих упавших духом товарищей, был участником подготовки нескольких побегов. Один

раз сам принял участие в побеге из концлагеря в Лодзи. Это было в ночь на 11 августа 1944 года. Но, к сожалению, побег не удался. В результате он подвергся жестоким репрессиям и был переведен в лагерь Кляйнкенигсберг, но и там включился в подпольную работу и подготовку очередного побега. После второй неудачи жестоко измученный Николай Иванович Власов был переведен в лагерь Маутхаузен в блок смерти, где в числе 50 военнопленных приговоренных к смерти был расстрелян 9 января (по другим сведениям 26 января) 1945 года.

Для сведения. Донесение 13 ВА: Власов Николай Иванович, Герой Советского Союза, гвардии подполковник летчик-инспектор по технике пилотирования 275 ИАД 13 ВА, член ВКП(б) с 1939 года. Уроженец: Московская область, г. Люберцы, д. 5, кв. 31, год рождения 1916. В 1934 году мобилизован Люберецким РВК Московской области. 29 июля 1943 года при перелете с аэродрома Плеханово в Ленинград — пропал без вести. Отец Власов Иван Николаевич.

Интересна судьба еще одного морского летчика Константина Григорьевича Андреева.

Из журнала боевых действий ВВС КБФ: «22 сентября 1941 года. ...В 15:00 бомбардировщики противника общим числом 38, в сопровождении 30-ти истребителей, направлявшиеся бомбить Кронштадт, пролетали над полуостровом Ханко. Им навстречу взлетело 18 наших истребителей. В ходе боя советские летчики сбили 7 вражеских бомбардировщиков и один истребитель. Наши потери два самолета...».

Младший лейтенант Андреев К.Г., летчик 13-го истребительного авиаполка ВВС КБФ, 22 сентября 1941 года был подбит в воздушном бою над островами Финского залива и совершил вынужденную посадку на острове Абука (остров в Финском заливе к востоку от острова Эзель). В штабе полка не вернувшегося с боевого задания Константина Андреева посчитали пропавшим без вести.

Но спустя какое-то время место вынужденной посадки было обнаружено, и тяжелораненого пилота перевезли в советский госпиталь, который находился на острове Эзель. Именно с этого момента начались удивительные метаморфозы. Очнувшись после контузии, полученной при вынужденной посадке, и потеряв на время память, Константин Григорьевич узнал, что находится в советском госпитале, но уже в плену! Дело оказалось в том, что пока он находился в бессознательном состоянии, наши войска эвакуировались с острова Эзель. А из-за нехватки транспортных средств на

острове оставили всех раненых вместе с обслуживающим персоналом госпиталя. Запись воспоминаний Константина Григорьевича Андреева сделал Андрей Диков, занимающейся историей авиации Краснознаменного Балтийского Флота: «...А уже очнулся я в госпитале, на полу... я уже в плену был, в своем госпитале. И весь медперсонал в госпитале оказался в плену. Меня когда сбили. Я не говорил, не ходил, без сознания был, ничего не понимал, что такое. Я говорю:

— Где мы находимся?

— В госпитале.

— А что такое госпиталь?

— Здесь раненые.

— А как это раненые?

— Сейчас война.

— А что такое война?

— С немцами.

— А что такое немец? — Все для меня было новое...»



В конце 1941 года всех военнопленных захваченных на острове Эзель немцы вывезли на «Большую землю». Через многие лагеря пришлось пройти контуженному и с не полностью вернувшейся памятью летчику Константину Андрееву. И только в 1945 году их лагерь был освобожден союзниками — американскими войсками. Пройдя проверку, Константин Григорьевич вернулся в Ленинград, где с большим трудом устроился работать на автобазу только в 1946 году. И только после войны он узнал, что в 1942 году, уже находясь в плену, был награжден орденом Красного Знамени за сбитые в 1941 году вражеские самолеты.

Младший лейтенант Андреев Константин Григорьевич.



К.Г. Андреев в плену.

В августе 2002 года малуксинским лесником Валентином Лемешевым в районе озера Белое, что находится рядом с дорогой Мга – Малукса Кировского района Ленинградской области было обнаружено место падения советского штурмовика Ил-2. Первыми на место падения самолета прибыли ребята из поискового отряда «Мга» под руководством Владимира Никифоровича Печуры. Но объем работы, который необходимо было выполнить для того, чтобы извлечь обломки самолета из болота, был очень большим. Поэтому к мгинскому поисковому отряду присоединились отряды «Космос» Военно-инженерной космической академии им. А.Ф. Можайского под руководством полковника С.И. Панина и подполковника Н.А. Малыгина и поисковый отряд «Высота» из Санкт-Петербурга под руководством Виктора Николаевича Дудина. В течение пяти дней более 40 человек занимались подъемом обломков самолета. Выкачивали помпой воду из воронки, которая постоянно прибывала, так как озеро Белое находилось совсем рядом. Выстроившись в две цепочки, ребята передавали из рук в руки переполненные торфяной жижей ведра. Построив треногу, подцепляли искореженные обломки бронекابины штурмовика и с большим трудом вытаскивали их на поверхность. В результате проведенной экспедиции из болота удалось извлечь останки летчика младшего лейтенанта Фартдина Сахабутдинова, 1919 г.р., и воздушного стрелка сержанта Егора Васильевича Кретьова. Их имена ребята установили по обнаруженным у обоих документам. У Сахабутдинова нашли удостоверение личности офицера, а у воздушного стрелка Кретьова его комсомольский билет, выданный Фатежским РК ВЛКСМ Курской области. Так удалось установить имена членов экипажа самолета 703-го штурмового авиаполка 281-й штурмовой авиадивизии 14 Воздушной армии Волховского фронта. По сведениям Центрального архива Министерства обороны РФ данный экипаж значился пропавшим без вести 1 апреля 1943 года. В боевом итоговом донесении штаба 703-го штурмового авиаполка за этот день значилось: «...703 ШАП в течение дня 1 апреля 1943 года парами, без прикрытия истребителей, уничтожал живую силу и артиллерию противника на огневых позициях в районе южнее и юго-западнее Карбусель и одним самолетом произвел разведку погоды до рубежа рабочих поселков... Свои потери: не возвратились с боевого задания 4 экипажа:

1. Ведущий младший лейтенант Щукин с воздушным стрелком младшим сержантом Сысоевым. Самолет № 9522.

2. Ведомый младший лейтенант Сахабутдинов с воздушным стрелком сержантом Кретьовым. Самолет № 1358.



3. Ведущий лейтенант Моляков с воздушным стрелком старшим сержантом Змейкиным. Самолет № 1566.

4. Ведомый младший лейтенант Николаев с воздушным стрелком сержантом Мордасовым. Самолет № 1266».

В дальнейшем, отрабатывая архивные документы 281-й штурмовой авиадивизии, удалось уточнить некоторые подробности боевого дня 1 апреля 1943 года. Так в деле «Боевые и небоевые потери и летные происшествия в 281 ШАД» мы нашли упоминания об обстоятельствах потери четырех самолетов Ил-2. Перед всеми четырьмя экипажами была поставлена одна задача: нанести бомбовый и штурмовой удары по живой силе и артиллерии противника в районе Карбусель. Пара Моляков – Николаев над целью была атакована истребителями противника. Ведомый самолет Молякова был сбит истребителем ФВ-190 в районе Назия. Летчик лейтенант Владимир Палладьевич Моляков спрыгнул на парашюте с высоты 100–150 метров 8 км южнее озера Люкосарское и не-

Экипаж Ил-2 младший лейтенант Сахабутдинов Фартдин Сахабутдинович и сержант Кретьов Егор Васильевич.

Работа по подъему самолета Сахабутдинова–Кретьова.



вредимым прибыл на аэродром Шум, а вот воздушный стрелок старший сержант Иван Сергеевич Змейкин погиб вместе с самолетом. Самолет ведущего также был атакован истребителями Ме-109 сзади сверху. Летчик младший лейтенант Николаев со снижением повел самолет на свою территорию и произвел вынужденную посадку с убранными шасси в районе Пелюшная. Только после приземления он обнаружил, что воздушный стрелок сержант Михаил Никифорович Мордасов был убит еще в воздухе. Тело погибшего стрелка было доставлено на аэродром базирования полка и похоронено в деревне Городно Любытинского района Ленинградской (сейчас Новгородской) области.

Вторая пара Щукин–Сахабутдинов была атакована истребителями противника в районе цели и с боевого задания не вернулась. В списках потерь 703 ШАП напротив фамилий двух экипажей появилась запись: при выполнении боевого задания сбиты истребителем противника в районе Карбусель, не вернулись с боевого задания.

Обломки самолета Ил-2, а в нем останки экипажа летчика Фаргдина Сахабутдинова и стрелка Егора Кретова были обнаружены нами в районе озера Белое, что находится в 15 км от бывшей деревни Карбусель. Таким образом, нам удалось установить судьбу еще одного экипажа, который считался пропавшим без вести.

Выяснить судьбу другого экипажа помог случай. Осенью 2002 года поисковиками отряда «Рубин» в районе урочища Лодва Кировского района Ленинградской области были обнаружены обломки самолета Ил-2. Весной 2003 года к работе по обследованию места падения самолета вместе с питерским «Рубином» приступили поисковики из Новосибирска под руководством Натальи Изотовны Некрасовой. При обследовании места, где находились обломки штурмовика, было установлено, что, скорее всего, самолет совершил вынужденную посадку. Это было видно по хорошо сохранившимся обломкам. Разграбили же самолет на металлолом уже после войны. Но на одном из фрагментов поисковики обнаружили написанный краской через трафарет заводской номер самолета «1879522». Это говорило о том, что найдено место падения второго экипажа, в который входили летчик младший лейтенант Щукин Николай Романович и воздушный стрелок младший сержант Сысоев Василий Тимофеевич. На месте падения также были найдены пряжки от парашютной системы и остатки обуви летчиков — унтов. Останков же пропавшего без вести экипажа найдено не было.

Запросив Центральный архив Министерства обороны РФ о судьбе экипажа, мы получили сведения из картотеки безвозвратных потерь.

Командир экипажа младший лейтенант Николай Романович Щукин, 1922 г.р., уроженец д. Денисовка Измалковского района Орловской (ныне Липецкой) области так и значился пропавшим без вести 1 апреля 1943 года. А вот стрелок-радист экипажа младший сержант Василий Тимофеевич Сысоев 1921 г.р., уроженец д. Аниховка Адамовского района Оренбургской (ныне Чкаловской) области, помимо военного донесения о пропаже без вести имел в карточке приписку: «...снят с учета, как оказавшийся в живых, был в плену до 9 мая 1945 года...».



Нам стало понятно, что сбитый в воздушном бою 1 апреля 1943 года самолет, пилотируемый летчиком Щукиным со стрелком Сысоевым, совершил вынужденную посадку на территории, занятой немцами, не дотянув до наших позиций буквально пяти километров. Из документов архива было известно, что воздушный стрелок попал в плен к немцам. А что стало с летчиком штурмовика? Ответить на этот вопрос могли только документы Федеральной Службы безопасности, так как мы знали, что в архивах территориальных управлений хранятся фильтрационно-проверочные дела на всех военнослужащих Красной Армии, которые в годы войны попали в плен и после вернулись на Родину. Мы сразу же запросили Управление ФСБ Оренбургской области. На наш запрос ответ пришел из Архивного отдела Администрации Оренбургской области к которому была приложена архивная справка на Сысоева Василия Тимофеевича. Кроме того, в письме указывалось: «...Для сведения сообщаем, что сведений о Щукине Н.Р. в деле

Щукин Николай Романович.
16 декабря 1941 года.
г.Уральск.



На одном из обломков заводской номер самолета: 1879522.

Сысоева В.Т. нет. Но возможно жив еще сам Сысоев В.Т., поскольку в 1999 году сведения о его пребывании в армии запрашивались Троицким ОВК Челябинской области на предмет подтверждения ранения Сысоева В.Т. для оформления документа на выдачу удостоверения инвалида Отечественной войны...».

Из архивной справки из фильтрационно-проверочного дела на Сысоева Василия Тимофеевича: «...Родился в 1921 году в деревне Аниховка Адамовского района Чкаловской области. В ряды Красной Армии призван в октябре 1940 года Адамовским РВК Чкаловской области. Воинскую службу проходил в 703 полку 237 дивизии 14 воздушной армии в звании младшего сержанта, воздушный стрелок Ил-2. В немецкий плен попал в марте 1943 года в районе города Гатчина во время воздушной разведки, когда был поврежден самолет и приземлился на вражеской территории. Содержался в лагерях военнопленных 6-й «Форт» г. Ковно, лагерь «ХВ», лагерный номер 205859. С ноября 1943 года около города Киль, работал у бауэра Пунхорста. Освобожден из плена в мае 1945 года войсками союзников. Фильтрационную проверку проходил в мае 1945 года в лагере № 209 ОКР «Смерш»...».

Полученная архивная справка немало удивила нас. Так как в справке были неправильно указаны многие детали. Например, 237-й авиадивизии, номер которой был указан в справке, не было в составе 14 воздушной армии. Всю войну 703 ШАП входил в состав 281 штурмовой авиадивизии. Дата, когда Сысоев попал в плен, — март 1943, вместо 1 апреля 1943 года, когда действительно был сбит самолет. И самым удивительным было указано место пленения в р-не города Гатчина, так как город Гатчина находится в более 100 км от места вынужденной посадки самолета, где и были обнаружены обломки самолета.

Получив из Оренбурга ответ и узнав новый адрес жительства Василия Тимофеевича Сысоева, и что он, возможно, жив, мы отправили запрос в Троицкий райвоенкомат Челябинской области, чтобы прояснить многие неточности в документах ФСБ и узнать судьбу летчика самолета. Ответ не заставил себя ждать. Работники Троицкого военкомата разыскали семью Сысоевых. Но, к сожалению, Василия Тимофеевича Сысоева в живых уже не застали, он скончался 29 декабря 1999 года. Поэтому встретились с его женой и дочерью, которые хранили у себя многие его документы. Со слов Надежды Платоновны Сысоевой — жены Василия Тимофеевича — во время пленения немцами ее муж был в бессознательном состоянии, так как был ранен в голову и никак не мог вспомнить обстоятельства гибели самолета и даже своего падения. О судьбе летчика он тоже

ничего не знал. В послевоенное время он пытался разыскать Щукина Николая Романовича, но его поиск успехом не увенчался.

«...Он пытался восстановить свои документы, чтобы оформить себе пенсию, так как был очень болен. С войны вернулся «без ранений», хотя одна нога была короче другой, ранение в голову. Вас интересует его летчик Щукин, на четвертой странице речь идет о нем, скорее всего, но похоже, что отец не знал его, иначе он бы написал. Спасибо Вам, что Вы делаете такое доброе дело — восстанавливаете доброе имя людей, разыскиваете их. Посылаю Вам копии отцовских бумаг, потому что они мне дороги, как память. Извините его за то, как они написаны, он был болен. Рада была помочь», — так написала в письме дочь Василия Тимофеевича — А.В. Никишина.

Получив письмо, в которое были вложены черновики писем Сысоева В.Т., мы поняли, что перед нами уникальные документы. В этих письмах жизнь человека, который в годы войны с оружием в руках защищал свое Отечество. По независящим от него обстоятельствам попал в плен к немцам, выжил там и тяжело раненным вернулся домой. Всю послевоенную жизнь проработал простым сторожем на Троицкой ГРЭС и только в 1975 году попытался напомнить государству о своих ранениях, полученных в годы войны. И, как видно из документов, неудачно. Так в письме Министру обороны СССР Д.Ф. Устинову он писал: «...Военком вызвал меня и задал несколько вопросов: в каком году воевал? где воевал? где ранен, и в каком госпитале лечился? Я им все обрисовал, и они сказали: «Мы не можем помочь...» И сказали, что хорошо, что ты жив остался...» Повторные просьбы о восстановлении документов и признании его ветераном и инвалидом войны он отправил в июне 1999 года, но, пока документы оформлялись, необходимость в них отпала, он скончался...

Но давайте вернемся к присланным документам. Одно письмо было адресовано в Управление кадров ВВС Советской Армии с просьбами подтвердить прохождение службы в советской авиации и помочь разыскать бывших сослуживцев по 703-му штурмовому авиаполку, которые тоже могли подтвердить его слова. В письме Василий Тимофеевич описывает свою биографию, а также упоминает обстоятельства его пленения немцами: «В 1940 году в сентябре месяце я был призван Адамовским райвоенкоматом Оренбургской области. Откуда был направлен в армию в 64-й стрелковый полк. Прослужил семь с половиной месяцев и был направлен в школу младших авиационных специалистов в город Читу. Получил специальность моториста на двухмоторном бомбардировщике СБ. В связи с войной меня назна-

чают в скором времени вторым механиком на СБ к технику звена лейтенанту Соколову, полк 475-й бомбардировочный. По приказу Сталина надо было набрать с авиапунктов механиков и послать в летное училище, 2-е Ленинградское, эвакуированное из Ленинграда в город Ишим Омской области. Попадаю туда и я, и заканчиваю по специальности стрелка-радиста. И так я получаю документы и прибываю в город Куйбышев, направляю в отдел армии фронта, а оттуда — на станцию Кинель, где формируют и посылают в полк, где командиром полка 703-го капитан Самойлов, а начальник штаба подполковник Люляев. Вырезаем за бензобаком дыру на самолете Ил-2, устанавливаем пулемет Березина на 150 патронов, и наша машина стала двухместной и грозной для врага. Наш полк находился с января по апрель 1943 года в Городно, Большое Заборовье, деревня Чаплино и разъезд Куколь, Волховское направление. Я имел 25 боевых вылетов, в них 1 самолет противника сбил в районе Гатчина, между февралем и мартом 1943 года. Вы удивитесь, что мало вылетов сделал. Очень трудно было нам, наша авиация была слаба от противника. Утром 1 января 1943 года мы поднялись в воздух на Волховском направлении, 37 «илов». Был сильный воздушный бой, сбили 13 самолетов противника, своих потеряли 23 «ила» (вообще командир знает). Он мне сказал: «Товарищ Сысоев, буду ходатайствовать о награждении тебя!» Много всяких поручений, приказов выполнял, как на земле, так и в воздухе. 29 марта 1943 года на машине Ил-2 за номером «12», молодой пилот (рыжий, как сейчас помню его, пишу и вижу), полетели в разведку. В районе Гатчина нас сбили. Я был ранен в голову, с перебитой ногой и рукой, в бессознательном положении попал в плен к немцам...».

Внимательно прочитав воспоминания Василия Тимофеевича Сысоева, мы пришли к выводу, что он хорошо помнит события, которые происходили до того момента, как он попал на фронт. А вот фронтовые воспоминания с января по апрель 1943 года, возможно, сжались в памяти, перемешались даты и события. Это, скорее всего, случилось из-за перенапряжения тех дней. В январе 1943 года начинается операция по прорыву блокады Ленинграда, в феврале полк перебрасывают поддерживать наступление 54-й армии в Красноборской операции, в марте поддержка пехоты в Мгинской операции в районе Воронова и Карбусели... И почти каждый день — боевые вылеты и потери друзей. В полку становится все меньше и меньше людей, с которыми он пришел в полк. На его глазах из боевых вылетов возвращаются самолеты с убитыми воздушными стрелками на борту. Каждый боевой вылет — это встреча с истребителями против-

ника, это жестокий обстрел зенитных орудий, кровь, смерть...

Описанный Василием Тимофеевичем шокирующий вылет, в котором потеряли много своих самолетов, скорее всего, подразумевал воздушный бой, который произошел 12 января 1943 года, в первый день наступления Ленинградского и Волховского фронтов в начавшейся операции «Искра» по прорыву блокады Ленинграда. В тот день 703-й ШАП потерял 4 самолета Ил-2 вместе с экипажами. А всего 281-я штурмовая авиадивизия за этот день потеряла 15 самолетов Ил-2, из которых 7 вместе с экипажами.

Понятны становятся неувязки в документах ФСБ и личных воспоминаниях Василия Тимофеевича. Боевой вылет 1 апреля 1943 года отложился в его памяти, как свершившийся 29 марта. А сбитый им немецкий самолет в районе Гатчины, воскрешает в памяти название населенного пункта, который запомнился на всю жизнь. Разве будешь спрашивать у летчика, находясь в горящем самолете: «А где мы падаем?» Тяжелая контузия при падении и ранения, полученные во время воздушного боя, конечно же, сказались на памяти, ощущении происшедшего уже в немецком плену. К сожалению, в памяти Василия Тимофеевича не отложились обстоятельства вынужденной посадки и его пленения, и это понятно, он был в бессознательном состоянии. Что стало с летчиком самолета, младшим лейтенантом Николаем Щукиным, которого он помнит как «молодого и рыжего», Василий Тимофеевич не знал.

По проведенной нами работе, по поиску сведений о Николае Романовиче Щукине удалось лишь подтвердить сведения Центрального архива Министерства обороны РФ. В документах Орловского управления ФСБ сведений о его нахождении в плену нет. А в документах Измалковского райвоенкомата Липецкой области он до сих пор считается пропавшим без вести 1 апреля 1943 года. Также благодаря проведенной огромной работе, сотрудникам райвоенкомата удалось разыскать адрес брата. Вот выдержки из письма военного комиссара Измалковского района подполковника А. Илюхина: *«Родственники Щукина Н.Р. действительно проживали в деревне Денисово Афанасьевского сельсовета. В настоящее время из родственников остался брат Щукин Николай Романович, который проживает в город Елец Липецкой области. Побеседовать лично с ним не представляется возможностью. По опросу старожилов села Денисово было выяснено, что мать Щукина Марфа Ивановна всегда считала, что сын пропал без вести, поэто-*

му второго сына, которого родила позже, назвала Николаем в честь его памяти».

Но мы не опустили руки и продолжаем искать и надеяться на то, что удастся прояснить и его судьбу.

Осенью 2003 года, возвращаясь из Кингисеппа, один из бойцов поискового отряда «Уголек» Василий Быстров предложил нам всем заехать в деревню Калитино Вологовского района Ленинградской области, где несколько недель назад их отряд побывал на месте падения неизвестного советского самолета. Расспрашивая Василия о самолете, мы выяснили, что место падения самолета им показал один из жителей деревни. Небольшая воронка на песчаном бугре находилась за деревней прямо рядом с дорогой. Обследовав место падения и внимательно осмотрев обломки самолета, а точнее то, что от них осталось, так как почти весь цветной металл был собран и сдан в металлолом сразу же после войны, мы пришли к выводу, что на этом месте разбился советский истребитель МиГ-3. Среди обломков двигателя нами была найдена часть блока с номером ...434. Было видно, что это окончание заводского номера мотора самолета. По окончании обследования места падения, Василий Быстров предложил заехать к одному из старожилов деревни, который жил в деревне в годы войны. При разговоре с ним мы выяснили, что о месте падения самолета, на котором мы только что были, он не знает. А вот интересными воспоминаниями о своей юности он поделился с нами охотно, и они были относительно подробны. В начале войны нашему собеседнику было около 12-ти лет, и поэтому мальчишеские переживания хорошо закрепились в его памяти. С его слов, в один из августовских дней 1941 года они с мальчишками играли в саду у дома и вдруг услышали начавшуюся сильную оружейную и пулеметную стрельбу. Дело в том, что уже несколько дней эта территория была оккупирована, и каждый день по дороге, идущей от Волосова на Гатчину, рядом с которой находилась их деревня, шли нескончаемые колонны немецкой пехоты и техники. Мальчишки, услышав сильную стрельбу, сразу же выбежали на сенокосную поляну за домом и стали смотреть в сторону дороги, так как именно оттуда раздавались выстрелы. Оказалось, что советские самолеты стали штурмовать немецкую колонну на дороге, а часть маленьких самолетов вела воздушный бой с немецкими самолетами. Мальчишки увидели, что один из советских самолетов загорелся и от него отделилась небольшая черная точка. Почти сразу же появился белый купол, и они поняли, что летчик выпрыгнул с горящего самолета и стал спускаться на парашюте. Летчик со сбитого са-

молета опустился на ржаное поле, к нему сразу же подъехало несколько мотоциклов с немцами. Мальчишки видели, как немцы усадили в коляску мотоцикла пленного летчика, скомкали и засунули к нему в ноги его парашют и, быстро выехав на дорогу, поехали в сторону Волосово...

Пытаясь, сопоставить рассказ дедушки о сбитом и попавшем в плен летчике с местом падения самолета МиГ-3, обломки которого были обнаружены за деревней, мы стали уточнять детали. Мы специально спросили у дедушки хотя бы о приблизительной дате, когда случился этот случай, на что он ответил, что это случилось в первые дни оккупации. Из истории боев под Ленинградом мы уже знали, что деревня Калитино была оккупирована немцами 11 августа 1941 года. Во время того трагического события внимание очевидцев было приковано к опускающемуся на парашюте советскому летчику, и поэтому дедушка даже не запомнил, куда упал сбитый самолет. — Туда, за деревню... — уточнил он, отвечая на наш вопрос.

Вернувшись в город, мы сразу же стали просматривать наши архивные записи с номерами моторов сбитых советских самолетов за август 1941 года. И вот в докладе инженера 5-го ИАП ВВС КБФ «О проведенной боевой работе техническими службами полка в течение с 22 июня по 18 октября 1941 года» мы увидели запись: самолет МиГ-3 № 2362, мотор АМ-35 № 4434, не вернулся с боевого задания 18 августа 1941 года, летчик Ф.Ф. Титов.

В журнале боевой деятельности 5-го истребительного авиаполка ВВС КБФ за 18 августа 1941 года сказано: ...Девять МиГ-3 и Як-1 прикрывали бомбардировщики в районе Волосово, где встретили до 15-ти Ме-109 и Ме-110. Вступили с ними в бой. Подожжен МиГ-3 летчика Титова, который с задания не вернулся...

В именном списке безвозвратных потерь с 22.06.41 по 10.11.1941 года 5-го ИАП ВВС КБФ значилось: Титов Федор Филиппович, лейтенант, летчик, 1914 г.р. Уроженец: Рязанская область Чапаевский район село Роговое. В РККА с 1936 года, призван по спецнабору ЦК ВЛКСМ. Жена Титова Надежда Александровна, проживает Рязанская область, Пронский район, село Руднево. Погиб в воздушном бою 18 августа 1941 года...

Погиб в воздушном бою 18 августа 1941 года И дата и район, где сбили Федора Филипповича Титова совпадали с тем местом под деревней Калитино, где нам показали обломки самолета МиГ-3. А как же рассказ местного жителя, который своими глазами видел, что летчик живым опустился на парашюте и был захвачен в плен? Может быть, обломки найденного нами самолета не относились к этому

летчику, и, возможно, под обломками и сейчас находятся останки пилота Федора Титова?

Мы внимательно стали просматривать другие архивные документы 5-го истребительного авиаполка ВВС КБФ. И вот в деле по переписке по личному составу за 1944 год находим долгожданный документ, в котором говорится о том, что лейтенант Титов Федор Филиппович вернулся в свою часть. Действительно, 18 августа 1941 года его самолет был подбит и он покинул горящую машину на парашюте. После приземления сразу же попал в плен, где находился до декабря 1943 года. После фильтрационной проверки он вернулся в родной полк и продолжил воевать до конца войны, закончив ее в победном 1945 году в составе своей части, которая стала называться 3-им гвардейским истребительным авиаполком ВВС КБФ.

По-разному складывались судьбы павших в плен летчиков. Знакомясь с их историями, перипетиями нелегкой военной жизни, о каждом можно написать отдельные книги. На станицах книг будет прослежен долгий и тернистый путь человека войны. Например, в Центральном военно-морском архиве в сведениях о погибших летчиках по спискам безвозвратных потерь личного состава 3-го гвардейского истребительного авиаполка ВВС КБФ, нам попала следующая запись: «Лобко Афанасий Мефодьевич, летчик 3 АЭ, гвардии сержант, погиб». Всего в одну строчку поместилась жизнь человека. Кто он? Где родился и вырос? В списках потерь даже не была указана точная дата гибели этого человека. И вот отработывая другие документы — журнал боевых действий, оперативные сводки полка и авиадивизии мы установили, что самолет ЛаГГ-3, который пилотировал гвардии сержант Афанасий Лобко, не вернулся с боевого задания 22 февраля 1943 года. В документах говорилось, что четверка ЛаГГов из 3-го гвардейского истребительного авиаполка ВВС КБФ, ведущим которой был гвардии старший лейтенант Иван Минаев, при прикрытии наших войск в районе Колпино вела воздушный бой на высоте 3500 метров с четырьмя ФВ-190 и двумя Ме-109. Из этого боя не вышел самолет гвардии сержанта Лобко. Долгое время его судьба была неизвестна. И только 24 июля 1944 года, когда советские войска освободили узников немецкого концлагеря Майданек, выяснилось, что одним из военнопленных с ампутированной ногой оказался балтийский летчик Афанасий Лобко. Летчик находился в тяжелом состоянии, и поэтому сразу же был направлен в советский эвакогоспиталь, расположенный в городе Киеве. После излечения Афанасий Мефодьевич Лобко был уволен со службы по инвалидности. И только десятилетия спустя

однопольчане узнали о том, что их сослуживец жив. Оказывается, сбитого в воздушном бою 22 февраля 1943 года Афанасия Лобко подобрала немцы. Они нашли тяжелораненого летчика рядом с обломками его самолета, спустя два дня 25 февраля. В этот же день немцы доставили раненого в свой лазарет, который находился на станции Мга. В лазарете Афанасий Лобко пролежал прикованным к постели до 6 марта. С каждым днем летчику становилось все хуже и хуже, у него началась гангрена. Поэтому перевезенному в город Нарва советскому летчику 13 марта ампутировали левую ногу, и уже после этого 13 декабря 1943 года перевели в концлагерь, в котором он и находился до момента освобождения его нашими войсками.

Десятки, сотни, а, возможно, и тысячи таких историй можно найти и описать при исследовании истории Великой Отечественной войны, собрав уникальный материал о силе духа и мужестве воинов, порой еще совсем мальчишек, которые в страшные годы лихолетья встали на пути общей для всех беды. Поднимая боевые машины в воздух, они уходили на боевые задания... Унося на крыльях свои последние осознанные надежды, мысли, слова, думы о любимых... Многие из них не вернулись, ушли в неизвестность, не успев проститься, не долюбив и не дожив... Оставили в синей вышине лишь память о себе... А сейчас через десятилетия их внуки и правнуки из болот и глухих лесов «поднимают» эти боевые машины, а точнее, то, что осталось — искореженные обрывки дюраля и брони, в которых все эти долгие годы неизвестности томилась души погибших пилотов и их останки. А еще поднимают из небытия и забвения их добрые имена, рассказывая живущим сейчас современникам о том, кем были эти люди. Об их жизни, которая пронеслась в «ливне огненных трасс» яркой и стремительной стрелой... И о смерти, которую они приняли и в которой обрели они свое бессмертие...

Рассказанные выше истории — это лишь крупинцы той информации, которая собрана за годы исследовательской поисковой работы. Можно с большой долей уверенности сказать, что это только начало.

Мы постоянно находимся на перекрестке прошлого и будущего. За нашими спинами история, которую пережила вся наша страна, с событиями малыми и большими, войнами, победами, поражениями. А впереди нас ждет уже история, которая будет написана нами и людьми, нас окружающими.

Порой мне кажется, что за годы поисковых скитаний почти полжизни прошло в кабине автомашины, на колесах. Перед глазами по-

стоянно мелькающие за окном пролески, поля, леса, мосты, повороты. Монотонная работа мотора привычно слышится в сознании. Километры, сотни километров дорог, разных как наша жизнь. Где-то асфальт прерывается грунтовой пыльной дорогой, где-то бездорожье под проливным дождем и мокрым снегом. Мы все мчимся к чему-то ранее неизвестному, для того чтобы соприкоснуться с ним, открыть еще одну неизвестную страничку той войны...

Мы сами зачастую не знаем, что ждет нас впереди, что ждет нас в том месте, куда мы направляемся, но каким-то шестым чувством понимаем, что мы там необходимы... И вернувшись из очередной поездки – экспедиции, увидев, узнав, ощутив, пережив, поняв очень многое, открыв для себя и для других ранее неизвестное, принеся в дом к людям, которые десятилетия томилась в неизвестности, шокирующие, но светлые известия, понимаешь: не зря, ох как не зря поколесил наш УАЗик по необъятным просторам Родины.

Сейчас понять это мы не в силах. Что это? Наверное, что-то свыше направляет нашу жизнь, наши помыслы, наши движения в эти необъятные просторы...

Встречи, люди, разговоры, пожатие рук... Как много нам приходится общаться с людьми разными порой до противоположности. Это дает неоценимую возможность узнавать новое, ранее неизвестное в жизни. Где-то в глухих, заброшенных цивилизацией деревнях, хуторах, баньках мы видим их, слышим их голоса. Загорелые, обветренные лица, мозолистые крепкие руки... Колодезная вода, обжигающая губы и глотку холодом, переданная напиток нам в алюминиевой кружке из рук старенькой деревенской бабушки... Как много различных типажей встречается на нашем пути. Они все разные, но у всех есть что-то общее. Наверное, это русская душа, такая открытая, простая до безумия, незлобивая и обескураживающая порой... Иногда серая тоска накрывает всю душу, когда смотришь вокруг и спрашиваешь себя: как могут они здесь жить, в такой грязной разухе, забытые всеми? А они живут, несмотря на безработицу, повальное пьянство, нехватку элементарных бытовых вещей, пенсий. Всем на зло живут.

А их истории, которые мы слышим? Это целые мегабайты ценной информации. Где-то красивые легенды, а где-то страшные и жестокие штрихи прожитого ими и их родными. Мои записные книжки, год за годом исписанные быстрым мелким почерком, как мне порой кажется, не смогут впитать в себя столько информации, такой голой правды войны и жизни. Жизни, именно жизни! Где перемешалось все — радость и слезы, любовь и ненависть, смерть и рождение... Вехи, события, люди,

даты... Как сейчас, именно сейчас это становится важно для нас. Именно сегодня, когда с каждым годом все меньше и меньше становится ветеранов, меньше становится непосредственных участников, свидетелей тех далеких событий. Истории о событиях, которые мы слышим, строки, которые ложатся мелким бисером в моей записной книжке, это уже сейчас бесценные, еще живые свидетельства той эпохи. Эпохи, где росли и жили наши с вами предки, наши родные, наш народ, потомками которого мы с вами сейчас являемся. Пройдет еще немного времени, и не станет тех, кто видел, чувствовал, непосредственно принимал участие и вершил, вершил нашу с вами историю. Историю, которая останется и после нас с вами. Все уходят, уходят люди, перенесшие страшные тяготы 30-х и 40-х годов, войны, послевоенной разрухи, уйдем и мы, кто-то раньше, кто-то позже, а история останется. И именно сейчас очень важно не растерять, подхватить, использовать тот великий дар, который дан нам свыше — слушать, записывать, впитывать, анализировать, искать и находить, сопоставлять все, все, что нам дают люди, которые видели своими глазами, прошли и испытали, чувствовали, грешили и любили, жили — в то далекое, тяжелое время.

Беседуя с местными жителями и ветеранами, которые были свидетелями военного лихолетья, записывая рассказы уже следующего поколения, которое помнит рассказы старших, испытываешь непонятное ощущение силы духа людей, которые все это перенесли. Да, да, именно перенесли, так как именно им выпало на роду родиться и прожить свою жизнь в эти нелегкие годы. Соприкасаясь с этим, становишься богаче духовно, воочию ощущая переживания людей, понимаешь силу их характера и духа, силу остаться несломленным, остаться человеком несмотря ни на что, — жить, жить, жить...

Я часто задаю себе вопрос: — А сможем мы вот так, как они, перенести все, что выпадет нам? Сможем ли мы быть такими стойкими и несломленными перипетиями судьбы и жизни? Давайте скажем себе откровенно, — наверное сможем, но не все... Скорее всего, к сожалению, — единицы. А может быть, это не так? Может быть, в страшную годину лихолетья откроются те запрограммированные в нашем сознании гены или, как они, возможно, называются — струны души, которые дадут, еще как дадут ту силу, которая позволит нам перенести, пережить, пронести сквозь лишения и невзгоды все, что предначертано судьбой. И тогда мы поймем, что все, что нас окружает, все то, что, как нам кажется, скрашивает наш существующий мир — это блеф и мираж.

Встречаясь и общаясь с огромным количеством людей, я внимательно смотрю в их глаза и на их руки. Глаза — это зеркало души, а руки — это орудия их жизни. Не знаю, но мне кажется, в нашей глухой провинции глаза людей совсем другие, и руки... Дай Бог, но в большинстве своем мы встречаем людей, в глазах которых видится живой отпечаток прожитого, их душевной силы и величия, а на руках по выступающим венам читаются перипетии судьбы, тяжелой, трудовой, обильно политой потом... А при крепком пожатии ощущается тепло, в котором чувствуются сильные и волевые люди...

Прокофьев Илья Геннадьевич, 2009 год.
Ленинградская область – Санкт-Петербург.

Автор выражает глубокую признательность Виктору Пахомову, Владимиру Казакову, Виктору Костюковичу, Артему Дробкину, Андрею Дикову, Игорю Ивлеву, Карлу-Фредрику Геусту, Олегу Корытову, Константину Чиркину, Наталье Некрасовой, Рафику и Марии Салахиевым.

Архивы:

Центральный архив Министерства обороны Российской Федерации

Центральный военно-морской архив Министерства обороны Российской Федерации
Военный архив Финляндии

Интернет-ресурсы:

<http://www.peoples.ru>
<http://aces.boom.ru>
<http://www.airwar.ru>
<http://www.blokada.otrok.ru>
<http://airaces.narod.ru>
<http://www.soldat.ru>
<http://www.airforce.ru>
<http://vif2ne.ru>
<http://uz.colomna.ru>
<http://www.pienoismallit.net>
<http://www.iremember.ru>
<http://www.cp-trast.ru>
<http://kp.rkomi.ru>
<http://ru.wikipedia.org>
<http://www.gvardiy.ru>

Литература:

1. Цапов И.И., Конев В.Н., Мясников Ю.А. «Гвардейцы Балтики крылатой». М., ООО «Дельта НБ», 2006.
2. Калининченко А.Ф. «В небе Балтики». Издательский дом «Р.О.С. –КОР», 2004.
3. Буров А.В. «Огненное небо». Лениздат, 1974.
4. Мясников Ю.А., Прокофьев И.Г., Суворов В.И., Тарасов К.И. «315-й боевой вылет майора Александра Мясникова». Издательство «Нефть и Газ», 2004.
5. Мир авиации, 01.2002.

Андреев Петр Васильевич Муляр Степан Васильевич



Муляр С.В.

Место падения самолета ДБ-3ф, в районе деревни Язвище (болото в 3 километрах юго-восточнее) Волосовского района Ленинградской области обнаружено 4 октября 2003 года поисковыми отрядами «Форпост» (г. Кингисепп, руководитель Виктор Викторович Костюкович) и «Авангард» (пос. Большой Сабск Волосовского района, руководитель Лариса Александровна Фетисова). При первом же обследовании места падения были установлены номера двигателей самолета: М-87а №/№ 87335, 87382.

Из информации хранящейся в Фонде поисковых отрядов Ленинградской области и рассказов местных жителей было известно, что 1960–70-е годы на месте падения самолета были обнаружены останки пилотов и найден номер самолета 180246.

По проведенной исследовательской работе с документами Центрального архива Министерства обороны Владимиром Викторовичем Курениным по установленным номерам самолета и моторов, было установлено: «...10 августа 1941 года самолет ДБ-3ф из состава 22-го ДБАП 51-й авиадивизии Дальнего Действия вылетел на бомбардировку вражеского аэродрома Ляды (Псковская обл.). В 23.58,

Старший летчик 22-го дальнебомбардировочного авиаполка 51-й дальнебомбардировочной авиадивизии младший лейтенант АНДРЕЕВ Петр Васильевич, 1915 г.р., уроженец: РСФСР, Смоленская область, Новодугинский район, с. Кулыгино. Семья проживала: РСФСР, г. Ленинград.

Кадровый, в РККА с 1 августа 1935 года.

Старший летчик-наблюдатель (штурман) 22-го дальнебомбардировочного авиаполка 51-й дальнебомбардировочной авиадивизии старший лейтенант МУЛЯР Степан Васильевич, 1909 г.р., уроженец: УССР, Винницкая область, Хмельницкий район, с. Терешполь. Жена Муляр Цезария Рафаиловна проживала в эвакуации по адресу: Алтайский край, г. Алейск, Вокзальная ул., д. 133.

Кадровый, в РККА с 4 ноября 1930 года.

Погибли в ночь с 10 на 11 августа 1941 года.

в районе Сольцы (Новгородская область) был подбит ЗА противника и атакован ИА противника. Самолет 3-го звена, командир корабля Андреев, загорелся от огня ЗА противника, погибли 4 человека. Аэродром вылета: Кострома...».

С 20 по 30 сентября 2005 года поисковой экспедицией в составе отрядов: Военного института радиоэлектроники космических войск (г. Пушкин, руководитель Илья Викторович Переведенцев), «Авангард» (п. Большой Сабск), «Форпост» (г. Кингисепп), «Щит» (г. Кострома) были проведены работы по подъему обломков самолета. В результате работы экспедиции установлено, что место падения в 50-е годы было сильно подвергнуто разграблению. В отвалах воронки (уже на глубине заросшем мхом более чем на 30 см) обнаружено большое количество предметов экипировки экипажа (куски регланов, летных шлемов, обуви), также в отвалах встречались костные останки членов экипажа самолета и их личные вещи, такие как монеты различного достоинства, кусочки линеек: простой деревянной и штурманской, обломки зубной щетки, куски планшетки с обгоревшими бумагами, на обломках расчески обнаружена нацарапанная владельцем фамилия: Оглуздин. На одной из бирок обнаружен номер самолета: 180849, так же на капотах от моторов обнаружены две бирки с правильными номерами самолета: 180246. При вскрытии



Бирка с номером самолета

воронки обнаружены останки штурмана самолета. При извлечении останков штурмана были обнаружены: документы (в октябре 2005 года были переданы на экспертизу Сергею Сергеевичу Котилевскому, г. Великий Новгород), сильно сгнивший парашют, ластик, носовой платок, часы (время зафиксировано на 2.30), ворот гимнастерки со знаками различия старшего лейтенанта, пистолет ТТ с номером: ИВ 399 с кобурой и офицерским ремнем. По обнаруженному прибору установлено, что самолет перед падением шел с одним работающим мотором. Правый мотор был выключен, а правый работал на полных оборотах. На одном из обрывков реглана сохранился воротник с отпечатавшимися знаками различия младшего лейтенанта или младшего сержанта. Останки экипажа вывезены поисковым отрядом «Авангард» в пос. Большой Сабск, для дальнейшего захоронения.

10 октября 2005 года обнаруженные документы были переданы от Котилевского С.С., в Фонд поисковых отрядов Ленинградской области. Сергею Сергеевичу удалось расчлнить и восстановить следующие документы: удостоверение личности офицера (дово-

енного образца), листочек с информацией о подписке на периодические издания. По проведенной предварительной работе с документами было прочитано: фамилия — М...р (Муляр), имя — не сохранилось, отчество — Васильевич.

По архивным данным, полученным из ЦАМО, было установлено:

– старший летчик, младший лейтенант Андреев Петр Васильевич, 1915 г.р., уроженец: Смоленская область Новодугинский район д. Кулыгино. Окончил ФЗУ в г. Ленинграде в 1932 году. В РККА с 1 августа 1935 года. Окончил Энгельское ВАУ в 1938 году. С 20.12.38 г., состоял в штате 22 ДБАП. Первоначально, на 1946 год сведений о судьбе не имеется. В 1954 году с Осьминского РВК поступило донесение: погиб в 1941 году в воздушном бою, найден труп и похоронен село Осьмино Лог, партийный билет № 3908383 выданный политотделом 31 авиадивизии отправлен в Главное политическое управление СССР;

– старший летчик-наблюдатель, старший лейтенант Муляр Степан Васильевич, 1909 г.р., уроженец: УССР Винницкая область, Хмельницкий район с. Терешполь. В РККА с 4 ноября 1930 года. Окончил 9-ю военную школу летчиков и летчиков-наблюдателей ХВО в 1936 году. Согласно донесения № 01283 от 16 февраля 1942 года, начальника отдела кадров Сибирского военного округа, считался пропавшим без вести (дата не указана). Затем донесением № 01450 от 19 февраля 1942 года признан погибшим (дата не указана). В картотеке потерь: значится погибшим в декабре 1941 года. Жена Мулер (так в документе) Цезария Рафаиловна проживала: Алтайский край, г. Алейск, ул. Вокзальная д.133. В 1948 году был запрос от дочери погибшего Полутовой Т.С., из Винницкого ОВК.

На основании архивных полковых документов было установлено: что по докладу экипажа Агафонова (командира звена), самолет Андреева загорелся и упал. Вернулись стрелки-радисты, выпрыгнувшие на парашюте Коновалов и Боковиков. В документах полка есть донесение стрелка-радиста старшины Коновалова М.Ф. и стрелка младшего командира взвода Боковикова Н.Е.

Сообщение Осьминского РВК от 1954 года еще раз говорит о том, что останки и документы Андреева были найдены местными жителями, но по каким-то причинам останки остались лежать на месте гибели у самолета, а официально «на бумаге» младший лейтенант Андреев стал значиться похороненным.

Останки младшего лейтенанта П.В. Андреева и старшего лейтенанта С.В. Муляра захоронены 8 апреля 2006 года в пос. Большой



Вычерпывание воды из воронки — тяжелый труд.

Сабск Волосовского района Ленинградской области.

7 апреля 2007 года на воинском мемориале в пос. Большой Сабск на месте захоронения экипажа установлен памятный знак. На церемонии открытия памятного знака присутствовала дочь погибшего штурмана самолета С.В.Муляра — Майя Степановна.

В 2009 году через Интернет были разысканы родственники летчика самолета П.В.Андреева.

Письма от внучатой племянницы П.В.Андреева — Натальи Конюховой: «...Здравствуйте. Хочу выразить огромную благодарность «ФОНДУ ПОИСКОВЫХ ОТРЯДОВ ЛЕНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ» и всем кто участвовал в экспедиции осенью 2005 года в Волосовском районе Ленинградской области от всей нашей семьи. Особая благодарность, которую просто невозможно выразить словами, от Андреевой (по мужу Чернышовой) Любови Васильевны, младшей сестры Андреева Петра Васильевича, младшего лейтенанта, летчика, останки которого были преданы земле 8 апреля 2006 года в поселке Большой Сабск Волосовского района Ленинградской области. (<http://www.lenobl.ru/social/young/vahta> — «История пропавшего бомбардировщика» от 7 апреля 2007 года, а так же материалы на www.soldat.ru). В настоящий момент Любовь Васильевна проживает в г. Севастополе. Для нее известие о том, что теперь известно, где захоронен один из ее старших братьев, стало большим подарком ко Дню Победы. Без прошлого нет будущего. Спасибо за то, что вы нам вернули частичку прошлого. С уважением Наталья Конюхова, г. Калининград...».

«... Илья, здравствуйте. Несколько раз звонила бабушке — Чернышовой Любови Васильевне в Севастополь. Вот что удалось узнать об истории семьи.

Отец — Андреев Василий Андреевич.

Мать — Андреева Александра Филипповна.

В семье было шестеро детей — два мальчика и четыре девочки.

В Ленинград из деревни Кулигино, Новгородского района, Смоленской области семья переехала в 1927 году. В 1938 году умер отец.

Петр Васильевич работал на заводе «Марти» (я так поняла, что это судостроительный завод). По путевке был направлен в авиационное училище в г. Энгельсе. После его окончания получил назначение на Дальний Восток. Летал на бомбардировщике. С началом войны полк был переброшен на фронт. По словам бабушки, он был женат. Его жена приезжала в Ленинград (бабушка помнит, как ее встречала с поезда), когда полк был переведен с Дальнего Востока. Но в Ленинграде она не осталась, решила уехать к своим родственникам. Бабушка



почему-то уверена, что уехала она в Грузию. Детей вроде бы у них не было. Петр Васильевич предлагал матери и сестрам уехать вместе с ней. Но на семейном совете было решено оставаться в Ленинграде. Так всю блокаду они и прожили в Ленинграде. Вначале пришло известие о смерти старшего сына — Андреева Василия Васильевича, 1909 года рождения. Слу-



Часы, найденные при останках штурмана.



жил в войсках НКВД. Погиб в боях на острове Эзель. Затем им сообщили о том, что Андреев Петр Васильевич пропал без вести. Больше о нем они ничего не слышали. Когда я спросила бабушку, что она может сказать о своем брате, было сказано одно: «Петя был очень добрым». Мать, Александра Филипповна, умерла от голода. Похоронена, по-моему, на Пискаревском кладбище в общей могиле. Сестры выжили.

Теперь о сестрах.

Андреева Анастасия Васильевна, 1912 года рождения. По мужу ее фамилия Милишунас. Сын — Геннадий Иванович. Проживали и, по словам бабушки, должны проживать в Санкт-Петербурге.

Андреева Клавдия Васильевна, 1918 года рождения. Все время проживала в г. Ленинграде. Умерла. Детей не было.

Андреева Любовь Васильевна, 1923 года рождения. По мужу — Чернышова. Во время войны служила в войсках ПВО в Ленинграде.

После войны уехала вместе с мужем в Крым. Там и проживает в настоящее время.

Андреева Зинаида Васильевна, 1927 года рождения. Фамилию, по словам бабушки, она не меняла. Сын — Анатолий, вроде бы Иванович. Выезжали из Ленинграда, но затем вернулись. По крайней мере, сын, по словам бабушки, вернулся точно.

Связь между сестрами была утеряна где-то в 70-х годах.

Что касается фотографий. Из своего детства я помню то, что альбом со старыми фотографиями был. Мне обещали его найти. Если что-то прояснится, сообщу.

Возможно, фотографии есть у тех, кто все время проживал в Ленинграде. Жаль, конечно, сами потеряли связь с родственниками. Может быть, у Вас получится их найти. Буду только рада.

Вот, в принципе, и все, что я знаю. Наталья...».

«История пропавшего бомбардировщика...»

Осень 2005 года выдалось продолжительно сухой. Поэтому, в сентябре месяце сводная экспедиция, организованная фондом поисковых отрядов Ленинградской области в составе четырех отрядов выехала в Волосовский район Ленинградской области. В состав экспедиции входили: местный поисковый отряд «Авангард» из поселка Большой Сабск, под руководством Ларисы Фетисовой, ребята из города Кингисеппа — отряд «Форпост», руководитель Виктор Костюкович, ударная сила экспедиции — курсанты Военного института радиоэлектроники космических войск из города Пушкин, под руководством офицеров института майора Ильи Переведенцева и капитана Дмитрия Никишина, и сводный поисковый отряд из Костромы.

Целью экспедиции стало проведение поисковых работ на месте падения советского дальнего бомбардировщика ДБ-3ф, погибшего в годы Великой Отечественной войны. Большую воронку, которая находилась на болоте «Малый Мох» нам показали местные жители, которые собирали в этих местах ягоды, еще в 2003 году. Тогда, обследовав обломки самолета, мы пришли к выводу, что, скорее всего, самолет погиб летом 1941 года. Внимательно осмотрев обломки двух моторов самолета, нам удалось установить их заводские номера: М-87а №\№ 87335, 87382. Также опросив местное население, и внимательно изучив накопившиеся материалы по переписке, конца 70-х начала 80-х годов, группы «Поиск» Совета ветеранов ВВС Ленинградского военного округа, мы узнали дополнительные сведения

об этом самолете. Оказывается, что в 50-е годы местные жители обнаружили у воронки останки одного из погибших членов экипажа самолета. В документах, говорилось: «...в районе д. Редькино Волосовского района от Гатчины 112 км найден в болоте самолет ДБ-3ф (Ил-4), упал 15 сентября 1941 года, извлечены останки летчика на петлицах две шпалы, самолет № 180246, мотор марки 82-34, вынут лебедкой мотор...».

Все установленные нами данные мы передали нашему другу и коллеге из Москвы Владимиру Куренину, который долгое время работал тележурналистом в программе «Забывтый Полк» и имел возможность периодически бывать в городе Подольске, где располагается Центральный архив Министерства обороны Российской Федерации. Продолжительное время из архива не было ни каких известий. Но вот в один из вечеров прозвучал долгожданный звонок. Володя Куренин сообщил, что по номерам моторов, которые мы установили при обследовании обломков самолета и по заводскому номеру самолета, который был указан в ветеранских записях, удалось установить следующее: «...10 августа 1941 года, самолет ДБ-3ф № 180246, с моторами М-87а №\№ 87335, 87382 из состава 22 дальнебомбардировочного авиаполка 51 авиадивизии Дальнего Действия в 23.58 вылетел с аэродрома города Костромы на бомбардировку вражеского аэродрома Ляды (Псковская обл.). При отходе от цели был подбит зенитной артиллерией противника. Самолет 3-го звена, командир корабля Андреев, загорелся от огня зенитной артиллерии про-

тивника, погибли 4 человека...». Еще Володя сообщил, что в архиве сохранилось очень мало документов 22 ДБАП за 1941 год, так как полк в октябре 41-го, понес очень большие потери и поэтому в начале 1942 года был переформирован. Известно, что в августе 1941 года данный полк разными эскадрильями действовал на нескольких участках советско-германского фронта. Так, например, одна эскадрилья полка действовала совместно с авиацией Краснознаменного Балтийского Флота с острова Эзель в Балтийском море и наносила удары с воздуха по столице третьего рейха — Берлину. И поэтому установить данные на погибший экипаж самолета пока трудно, так как «перелопатив» огромное количество архивных документов Владимир не нашел даже списка безвозвратных потерь полка.

Получив сведения из Центрального архива Министерства обороны Российской Федерации мы предположили, что, скорее всего подбитый над аэродромом Ляды дальний бомбардировщик, по решению командира экипажа тянул к ближайшим аэродромам морской авиации Краснознаменного Балтийского флота, которые располагались в районе Клопицы и Котлы, так как именно на этих аэродромах базировались авиаэскадрильи 1-го минно-торпедного полка ВВС КБФ, вооруженные такими же самолетами. Но при перелете нынешней границы Новгородской и Ленинградской областей самолет рухнул на землю...

Поэтому, приступая к работе по извлечению из болота обломков дальнего бомбардировщика ДБ-3ф, мы знали о самом самолете очень много, а об экипаже — только фамилию летчика.

В результате работы экспедиции было установлено, что место падения в 50-е годы было подвергнуто сильному разграблению. В отвалах воронки, были обнаружены многочисленные предметы экипировки экипажа: куски регланов, летных шлемов, обуви. Также, на отвалах воронки мы обнаружили и костные останки членов экипажа самолета и часть их личных вещей: монеты различного достоинства, кусочки деревянной и штурманской линеек, обломки зубной щетки, куски планшетки с обгоревшими бумагами. На обломках расчески мы прочли фамилию: Оглуздин. При самом подъеме обломков бомбардировщика из воронки, были обнаружены и останки штурмана самолета. А вместе с ними — документы, которые мы сразу же, с большой осторожностью запаковали в полиэтиленовый пакет, для дальнейшей экспертизы. Также из воронки были извлечены сильно обгоревший и сгнивший парашют, ластик, носовой платок, часы время на которых зафиксировалось на 2:30, ворот гимнастерки со знаками различия старшего лейтенанта ВВС, пистолет ТТ с номером

ИВ 399 с кобурой и офицерским ремнем. По прибору в кабине летчика мы установили, что самолет перед падением шел с одним работающим мотором. Правый мотор был выключен, а левый работал на полных оборотах. Также на одном из обрывков найденного реглана (кожаное пальто одного из членов экипажа) сохранился воротник с отпечатавшимися знаками различия младшего лейтенанта или младшего сержанта.

Вернувшись из семидневной экспедиции, мы передали обнаруженные документы нашему эксперту — Сергею Сергеевичу Котилевскому, единственному человеку, который может профессионально расслнить, пролежавшие в болоте более 60-и лет бумажные документы.

Спустя несколько дней, Сергей Сергеевич Котилевский сообщил, что документом, который мы передали, оказалось удостоверение личности офицера, довоенного образца. По проведенной предварительной работе с документом, нам удалось прочесть: фамилия — М...р (Муляр), имя — не сохранилось, отчество — Васильевич.



Удостоверение личности С.В.Муляра.

Теперь можно было подвести небольшие итоги. На месте падения были обнаружены разрозненные останки членов экипажа самолета. На самом дне воронки нам удалось найти и идентифицировать останки только штурмана самолета, старшего лейтенанта и предположительно установить его фамилию — Муляр. По первому сообщению из архива мы знали фамилию командира экипажа самолета — Андреев. При работе на месте падения в отвалах воронки была обнаружена карманная расческа с надписанной фамилией — Оглуздин. На одном из обрывков воротника от реглана мы рассмотре-

ли отпечатки от знаков различия, которые могли принадлежать младшему лейтенанту или младшему сержанту.

Проанализировав все имеющиеся у нас сведения, и основываясь на находках сделанных во время полевой экспедиции, мы попросили наших друзей из московского поискового объединения «Тризна» Алексея Кравченко и Алексея Бирюкова, еще раз попробовать найти документы 22-го дальнебомбардировочного авиаполка в Центральном архиве Министерства обороны РФ.

Только спустя восемь месяцев Алексею Бирюкову удалось найти интересующие нас документы.

10 августа 1941 года командир полка подполковник Кравченко своим приказом поставил задачу последовательными ударами трех звеньев в период с 2.30 по 3.00 11 августа 1941 года нанести бомбоштурмовой удар по аэродрому противника Ляды. По сведениям агентурной разведки было установлено, что на этом аэродроме скопилось до 150 немецких самолетов, которые стоят там без горючего. Звено Агафонова (в состав которого входил экипаж

Андреева) должно было нанести удар в период с 2.45 по 2.55.

Согласно, утвержденного командиром полка списка ночных экипажей 22 ДБАП, назначенных к вылету в состав экипажа входили: старший летчик младший лейтенант Андреев, старший летнаб старший лейтенант Муляр, стрелок-радист старшина Коновалов, стрелок сержант Боковиков.

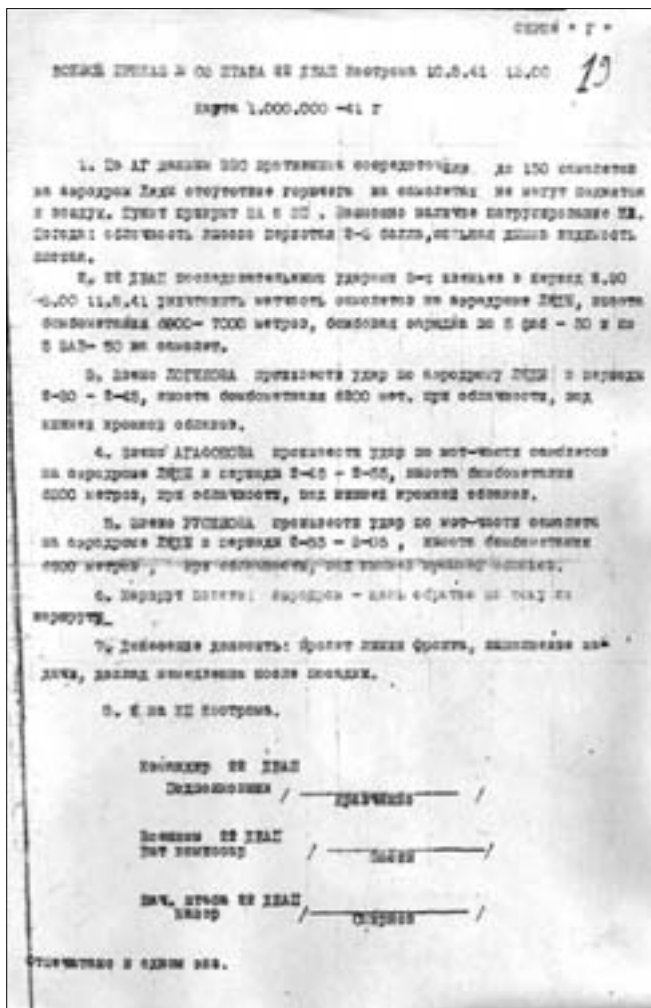
После вылета, вернувшиеся командиры звеньев составили боевое донесение по результатам бомбардировки. Вот донесение заместителя командира авиаэскадрильи лейтенанта Агафонова: «...Цель: уничтожить матчасть самолетов противника на аэродроме Ляды. Количество самолетов, вылетевших на задание — 3. Время вылета: 23.57. Время бомбометания: 3.00. Высота бомбометания: 1500 метров. Сброшено бомб: 30 бомб (из них 15 ЗАБ-50 и 15 ФАБ-50). Наблюдение экипажей: В районе Луги наблюдали артогонь. На аэродроме количество и марки самолетов не установлены. В районе аэродрома наблюдали до 4-х прожекторов и пожар в 3-х местах. После бомбометания самолет левого ведомого летчика Андреева загорелся и через одну две минуты пошел со снижением. Потери: 1 самолет ДБ-3...». В списке экипажей, которые вылетали в этот день, напротив экипажа Андреева сделана запись карандашом: «...По докладу экипажа Агафонова, самолет Андреева загорелся. Вернулись стрелки-радисты, выпрыгнувшие на парашюте Коновалов и Боковиков...».

Так описан этот ночной налет на аэродром Ляды в архивных документах 22-го дальнебомбардировочного авиаполка. Члены экипажей других самолетов видели, что самолет Андреева был подбит зенитной артиллерией противника и загоревшийся со снижением стал уходить от цели. Потом в полк вернулись стрелки-радисты со сбитого самолета. Что случилось с летчиком Андреевым и штурманом Муляр, ничего не было известно. На этот вопрос также не смогли ответить вернувшиеся стрелки-радисты. Вот интереснейший документ!

Донесение возвратившихся с экипажа младшего лейтенанта Андреева стрелка-радиста старшины Коновалова М.Ф. и стрелка младшего комвзвода Боковикова Н.Е, 18 августа 1941 года:

«...10 августа 1941 года на 11 августа 1941 года экипаж Андреева получил задачу уничтожить матчасть самолетов противника на аэродроме Ляды в составе звена Агафонова. Товарищи Коновалов и Боковиков доложили следующее:

1. При подходе к цели были обстреляны огнем ЗА до одной батареи. На аэродроме видели в нескольких местах пожары. Четко было видно силуэты самолетов на границе аэродрома в два



ряда, самолеты были не рассредоточены и не замаскированы, по приблизительному подсчету самолетов было до 120. После сбрасывания бомб видели разрывы, было несколько прямых попаданий, всего отмечено до 12 самолетов, которые взлетели на воздух.

2. При отходе от цели на развороте наш самолет был подбит огнем ЗА в правый бок три градуса. Самолет загорелся, но скоро пламя потухло. После этого через 2–5 минут, снова загорелся. Командир экипажа ввел в пике, но пламя разгоралось все больше. Мы решили покинуть самолет. Во время спуска на парашюте наблюдали за самолетом. Самолет с пламенем и резко шел к земле. При ударе об землю самолет разбился, остальных из экипажа выпрыгнувших на парашюте не наблюдали.

3. После приземления мы друг друга потеряли, выбрались на свою территорию одиночно на пути ни кого противника не встретили. Товарищ Коновалов в темноте наткнулся на телефонную линию, включился и подслушал разговор, разговор был немецкий, перерезал провода и скрылся в лес.

Вышли на свою территорию к своим (19 СР 90 СД) 11 августа 1941 года в 18.00. На территории противника шли лесом, в населенные пункты не заходили.

Старшина Коновалов, Младший комвзвод Боковиков...».

8 апреля 2006 года в поселке Большой Сабск Волоосовского района Ленинградской области обрели свой покой останки двух членов экипажа советского бомбардировщика. Какие они были? На этот вопрос помогли ответить их архивные документы. Между ними было много разного, но долгие 60 лет их объединяла одна фраза — пропали без вести.

Командир экипажа: старший летчик, младший лейтенант Андреев Петр Васильевич, 1915 г.р., уроженец: Смоленская область Новодугинский район д. Кулыгино. Окончил ФЗУ в г. Ленинграде в 1932 году. В РККА с 1 августа 1935 года. Окончил Энгельское ВАУ в 1938 году. С 20.12.38 г., состоял в штате 22 ДБАП. Первоначально, на 1946 год сведений о судьбе не имеется. В 1954 году с Осьминского РВК поступило донесение: погиб в 1941 году в воздушном бою, найден труп и похоронен с Осьмино Лог, партийный билет № 3908383 выданный политотделом 31 авиадивизии отправлен в Главное политическое управление СССР.

Штурман экипажа: старший летчик-наблюдатель, старший лейтенант Муляр Степан Васильевич, 1909 г.р., уроженец: УССР, Винницкая область, Хмельницкий район, с. Терешполь. В РККА с 4 ноября 1930 года. Окончил 9-ю военную школу летчиков и летчиков-наблюдателей ХВО в 1936 году. Согласно донесения № 01283 от 16 февраля 1942 года,



начальника отдела кадров Сибирского военного округа, считался пропавшим без вести (дата не указана). Затем донесением № 01450 от 19 февраля 1942 года признан погибшим (дата не указана). В картотеке потерь: значитесь погибшим в декабре 1941 года. Жена Мулер (так в документе) Цезария Рафаиловна проживала: Алтайский край, г. Алейск, ул. Вокзальная, д.133. В 1948 году был запрос от дочери погибшего Полутовой М.С., из Винницкого ОВК.

Вот так закончилась продолжительная история поиска, которая всё расставила на свои места. Даже непонятные для нас с первого взгляда, находки и открытия, стали объяснимы. Так указанные в ветеранских записях дата гибели и воинское звание одного погибшего члена экипажа, в настоящем оказались просто вымыслом. Фамилия Оглузнин, прочитанная

**Церемония захоронения в п. Большой Сабск.
8 апреля 2006 года.**



на обнаруженной расческе не имела к экипажу погибшего самолета, никакого отношения. Сведения из ЦАМО, что труп Андреева был похоронен в селе Осьмино Лог, в 1954 году, не подтвердились документально, а наоборот были полностью опровергнуты — фактом нахождения останков и амуниции Петра Васильевича Андреева в отвалах воронки. Скорее всего, то давнее захоронение состоялось только на бумаге с гербовыми отпечатками!

7 апреля 2007 года в поселке Большой Сабск Волоковского района, на братском воинском захоронении, состоялась торжественно-траурная церемония открытия памятника на месте захоронения экипажа самолета ДБ-3ф 22-го дальнебомбардировочного авиаполка 51-й дальнебомбардировочной авиадивизии, погибшего жарким летом 1941 года на дальних подступах к Ленинграду.



Долгих 66 лет экипаж самолета в составе летчика, младшего лейтенанта Петра Васильевича Андреева 1915 г.р., уроженца Смоленской области и штурмана, старшего лейтенанта Степана Васильевича Муляра 1909 г.р., уроженца Винницкой области Украины, значился пропавшим без вести. Только благодаря работе поисковых отрядов их останки были обнаружены в обломках боевой машины и торжественно захоронены с отдаением всех положенных почестей весной прошлого года. В результате кропотливого поиска были установлены имена погибших, и стала известна вся трагическая история пропавшего бомбардировщика, случившаяся в ночь с 10 на 11 августа 1941 года.

На торжественной церемонии открытия памятника погибшим летчикам присутствовали родные и близкие штурмана самолета Степана Муляра. Его дочь Полутова Майя Степановна приехала с Украины, чтобы почтить память родного человека.

В этот апрель 2007 года Майе Степановне шел уже 70-й год. Она родилась в 1938 году, и когда ей исполнилось всего три года, отца не стало. В ее жизни в память об отце остались только фотографии, да рассказы матери и бабушки... Потом, повзрослев, к ним прибавились и другие воспоминания об отце. Так в 50-е годы их семья, случайно в одном из украинских городков встретила человека, который, наверное, один из последних видел их мужа и отца Степана Муляра живым. Им оказался техник самолета Василий Александров. Они служили вместе еще на Дальнем Востоке. Вместе, всем экипажем: летчик, штурман, стрелки радисты и техник, перелетали на фронт. Это он выпускал в последний боевой вылет их экипаж. Как вспоминал Василий Александров, в ту ночь в Костроме на аэродроме, Степан Муляр, предчувствуя нехорошее, сказал ему: «...Передай моим родным, что я их очень, очень люблю...». На что, он ответил: «Не дури, Степан... Вернешься, сам и напишешь своим о любви...». С задания самолет не вернулся... И как последнее завещание боевого друга, остались эти слова в памяти техника.

О любви были последние слова Степана Муляра перед вылетом на боевое задание, с которого он не вернулся. Слова о любви остались в памяти человека, который, спустя десятилетия, смог передать их жене и детям друга. А сколько слов о любви к отцу мы услышали от дочери погибшего штурмана, когда ходили на болото, к месту гибели самолета ее отца! Майя Степановна, говорила, что в ее семье отца любили все! Любили всю жизнь, и даже после страшной казенной бумаги из наркомата обороны: пропал без вести. Любили и ждали, верили и надеялись... Шли десятилетия, но память об отце и любовь к нему жила в их семье



постоянно. Со слов бабушки, она знала даже такую историю, что ее мать Цезарию Рафаиловну выдали замуж за Степана Васильевича в 15-летнем возрасте, подделав документы Цезии и приписав ей год.

«...Уж больно, гарный хлопец был Степан, нельзя было упускать такого...» — говорила бабушка.

— Мне иногда кажется, что моя бабушка любила моего папу больше чем мама, — говорила Майя Степановна.

В апреле 2006 года Майе Степановне приснился сон. Такого яркого, цветного и реалистичного сна, она не видела за свою жизнь ни разу. История во сне развивалась следующим образом: Майя Степановна что-то делала по дому, как вдруг увидела на кухне стоящую маму, которая умерла, пять лет назад. У матери было строгое лицо. Майя, увидев мать, попыталась подойти к ней, но та стала выходить из кухни и у порога, вдруг остановившись, строго спросила:

— Ты посылку получила?

— Нет — ответила Майя Степановна, — Какую посылку?...

— Получишь... — и мама вышла из дома, затворив за собой дверь.

Как рассказывала Майя Степановна, она сразу проснулась, поразившись такой яркой и реальной картине во сне. И слова матери постоянно крутились в ее голове, так как она была уверена, что в воочию слышала голос матери.

Этот сон приснился, как раз после того, как 8 апреля 2006 года на воинском захоронении в поселке Большой Сабск, останки ее отца обре-

ли свой покой. Мы тогда уже знали имена погибшего экипажа.

10 мая, этого же года, сразу после празднования Дня Победы в дом Майи Степановны позвонили. Открыв дверь, она увидела военного комиссара города Хмельники Винницкой области.

— Под Ленинградом, нашли самолет Вашего отца — услышала она, из уст комиссара.

15 мая Майя Степановна, вместе с женой брата и ее сыном, уже была в Большом Сабске и смогла притронуться к дорогой могиле... В музее Большого Сабска, командир поискового отряда «Авангард» Лариса Фетисова, передала ей небольшие планшеты, в которые были вложены найденные поисковиками личные вещи и документы отца.

— Уезжая на Родину, сложенные планшеты напоминали мне посылку, о которой говорила мама, придя ко мне во сне — говорила Майя Степановна.

Эти истории мы слушали, находясь на месте гибели самолета, куда мы пришли вместе с дочерью погибшего штурмана, пройдя несколько километров по болоту. Опустив на водную гладь воронки красные гвоздики, зажгли свечи и крепкой, обжигающей украинской самогонкой, приготовленной еще матерью Майи Степановны, мы поминали погибших при боевом задании младшего лейтенанта Петра Андреева и старшего лейтенанта Степана Муляра.

Когда мы собирались уходить с болота, Майя Степановна сказала: — Идите, я хочу побыть здесь одна.

Отойдя на небольшое расстояние и повернувшись, мы увидели, как она опустилась на колени на краю воронки, зачерпнула ладонями воду и омыла лицо, а потом шепотом, стала читать молитву... А может, разговаривать с отцом...

Илья Прокофьев, 2005–2007 годы.



Степан Васильевич Муляр с женой Цезарией Рафаиловной.

Памятник на могиле летчика П.В. Андреева и штурмана С.В.Муляра.

Белин Евгений Васильевич

Летчик 185-го истребительного авиаполка 3-й Резервной авиагруппы сержант **БЕЛИН Евгений Васильевич**, 1922 г.р., уроженец: РСФСР Ивановская область, г. Владимир, ул. Урицкого, д. 28, отец Белин В.П. Мобилизован Владимирским РВК.

Погиб в воздушном бою 11 сентября 1941 года на самолете МиГ-3 № 4222 с мотором АМ-35а № 03013.

Место падения самолета МиГ-3 в районе дер. Черноушево Волховского района Ленинградской области обнаружено в 1992 году поисковой группой «Память» (г. Ленинград, руководители Королев Геннадий Юрьевич и Волков Михаил Владимирович). На болоте была обнаружена воронка, рядом с которой были разбросаны незначительные обломки самолета.

Из болота, вместе с обломками самолета были извлечены останки летчика, два планшета с документами на имя Е.В. Белина, и авиационными картами, личное оружие и памятка авиационного работника. В ней Евгений Белин вел записи полетов на задания:

01.09.1941 — перелет из М.Г. в Бежицк.

06.09.1941 — патрулирование 1 час 10 минут.

07.09.1941 — патрулирование на перехват неизвестного самолета — 30 минут.

07.09.1941 — на прикрытие бомбардировщиков — 50 минут.

08.09.1941 — патрулирование в паре — 1 час.

09.09.1941 — прикрытие наземных войск.

10.09.1941 — прикрытие наземных войск.

Работа в воронке на месте падения самолета Е.В. Белина.



Белин Е.В.

11 сентября 1941 года сержант Евгений Васильевич Белин был сбит в воздушном бою на своем седьмом боевом вылете.

Торжественное захоронение останков погибшего летчика состоялось 20 сентября 1993 года на воинском кладбище у церкви в поселке Агалатово Всеволожского района Ленинградской области.

В городе Владимире на родине пилота открыты стенды и экспозиции о своем земляке: в музее истории гимназии № 3 г. Владимира, где учился Е.В. Белин, в музее общественной организации ветеранов города Владимира «Народная память» и в галерее героев владимирской земли — в экспозиции Золотые Ворота Владимирско-Суздальского музея заповедника. Владимирские поисковики часто посещают место захоронения Евгения Белина в поселке Агалатово Всеволожского района Ленинградской области.

Летчик Евгений Белин: Десять лет поиска.

*Там, где огненные точки
Прожигают шар земной,
Словно совесть, Вечный Лётчик
Вновь взлетает над Землёй.*

Ф. Чуев.

Прочсть имя погибшего воина на истлевшей бумаге солдатского медальона — настоящее счастье для поисковиков. Значит, одним «без вести пропавшим» стало меньше, значит, есть надежда разыскать родственников, потомков защитника Отечества. Через 60 лет после Победы в Великой Отечественной войне не всегда это возможно: умерли родители, так и не дождавшись скорбной весточки о сыне, не найти уже родственников...

В сентябре 1992 г. в средней школе № 3 г. Владимира пришло необычное письмо от ленинградских поисковиков. В этом письме сообщалось, что в августе 1992 г. близ деревни Черноушево Волховского района Ленинградской области в лесном озере был обнаружен, а затем поднят сбитый советский самолет-истребитель МИГ-3 с останками находившегося в нем пилота. По найденным многочисленным документам и справкам удалось установить имя погибшего летчика: «Ст. сержант Белин Евгений Васильевич 1923 года рождения, адрес семьи — Ивановская область, г. Владимир». Среди документов была обнаружена справка на бланке средней школы № 3 г. Владимира, выданная «ученику Белину Е.В.».

Среди прочих документов погибшего выпускника нашей школы были найдены две записные книжки, комсомольский билет, талоны на питание, деньги, облигации, конверты, фотографии. Больше всего внимание поисковиков привлекли записные книжки Евгения Белина, исписанные мелким красивым почерком. Благодаря тому, что записи велись карандашом, они хорошо сохранились. На одной из страниц был обнаружен адрес Нины Быстрицкой, проживавшей до войны во Владимире на улице Чехова в доме № 6. Имя Нины часто встречалось на страницах записных книжек, поэтому можно было предположить, что Евгений хорошо знал эту девушку. В своем письме Совет Военно-исторического молодежного объединения «Память» просили нас разыскать родных Евгения и Нину Быстрицкую, которую Евгений, очевидно, любил.

Так начался поиск. Предположив, что Евгений должен был окончить школу в 1940 году, ребята, занимавшиеся в школьном музее, стали спрашивать выпускников школы довоенных лет, не помнят ли они Нину Быстрицкую или Евгения Белина. Через два — три месяца

удалось разыскать Нину Дмитриевну Разумовскую, в девичестве Быстрицкую. Именно от нее мы получили две школьные фотографии, на которых был Евгений Белин. И до сих пор они остаются единственными фотографиями Жени, так как на всех фотографиях, найденных в кабине самолета, был уничтожен эмульсионный слой. Нина Дмитриевна сообщила и имена одноклассников, которые еще живут во Владимире.



Дом на улице Урицкого, в котором жила семья Белиных.

Удалось установить, что отец Евгения Белина — Василий Павлович Белин был сыном купца II гильдии города Суздаля Павла Ефимовича Белина. Белины — один из богатых и знаменитых суздальских купеческих родов. Благодаря исследованию сотрудников Владимиро-Суздальского музея-заповедника, удастся проследить родословную Е. Белина до начала XVIII века. У Василия Павловича и Варвары Николаевны кроме Евгения был еще младший сын Александр, который тоже окончил школу № 3. Он погиб под Полтавой в 1943 году.

В июне 1993 года группа учащихся школы побывала в Санкт-Петербурге, где посетила

Экспозиция школьного музея.





**Экспозиция
школьного музея.**

могилу Евгения на мемориальном кладбище в поселке Агалатово и встретила с поисковиками, которые подняли самолет МИГ-3. Они передали школьному музею большой комплекс личных документов Евгения, обнаруженных в кабине МИГа, и некоторые детали самолета. Члены поискового объединения «Память» рассказали активистам школьного музея о воспоминаниях жителей деревни Черноушево, которые были свидетелями последней битвы Е. Белина.

По документам Центрального архива Министерства обороны удалось установить, что летчик 185-го истребительного авиаполка Е.В. Белин погиб в бою 11 сентября 1941 года.

Находкой ленинградских поисковиков заинтересовались сотрудники Владимиро-Суздальского музея-заповедника. В 1998 году в галерее Героев Владимирской земли Золотых ворот был открыт раздел, посвященный судьбе

**Поисковики из города
Владимир у могилы
Евгения Белина.**



Евгения Белина. В нем представлены экспонаты, переданные во Владимиро-Суздальский музей-заповедник школой № 3: бортовой пулемет УБК, копия письма ленинградских поисковиков, комсомольский билет, талоны на питание, карта, найденная в кабине пилота, фотография класса. Теперь жители и гости города Владимира в Золотых воротах могут узнать о судьбе летчика Е. Белина — защитника блокадного Ленинграда. Кроме этого, материалы о Евгении Белине находятся в экспозиции музея «Народная память» города Владимира.

В 1995 году ученики нашей школы собрали деньги на мраморную плиту на могилу Е. Белина. Летом 2000 года мы совершили вторую экспедицию в пос. Агалатово, где установили мраморную доску на могиле Евгения. Так как деньги для этого собирали ученики, памятник — это действительно выражение признательности потомков своему земляку. На мраморной доске написано: «Выпускник школы № 3 г. Владимира Евгений Белин. Погиб за Родину в 1941 году». Ребята посадили рядом с могилой рябинку, привезенную с владимирской земли. В ходе экспедиции ученики вели дневник и записывали свои впечатления. «Я никогда не забуду те минуты, которые мы провели на кладбище. Мне очень хочется, чтобы ни одна из могил выпускников нашей школы, погибших в годы Великой Отечественной войны, не была безымянной», — написал в дневнике один из участников экспедиции.

Параллельно с судьбой Евгения Белина мы восстанавливали судьбы его одноклассников. Особо интересны документы о судьбе Всеволода Егорова, погибшего в 1943 году. Комплекс документов, переданный родным братом Всеволода Львом Георгиевичем, включает фотографии семьи Егоровых, письма Всеволода из армии, письма его фронтовых друзей и многие другие документы. Ученики нашей школы выступали с докладами о судьбе Е. Белина и его одноклассников на областных и всероссийских краеведческих конференциях.

Исследование судьбы Е. Белина натолкнуло нас на мысль о создании школьной Книги Памяти. За десять лет работы установлены имена 60-ти выпускников школы, погибших в годы Великой Отечественной войны. Мы побывали на местах боев в Белгородской, Витебской, Тверской, Калужской областях. Рядом с братскими могилами, в которых захоронены выпускники нашей школы, мы посадили владимирские рябинки. Весной белые соцветия рябины напоминают об их довоенной школьной молодости, а осенью красные гроздья символизируют жизнь, отданную в боях за Родину. «Вы юннаты?», — спросила однажды нас в метро женщина, обратив внимание на саженцы, которые мы везли в экспедицию. «Нет. Мы

поисковики», — с гордостью ответили мальчишки.

Мы встречаемся с одноклассниками Е. Белина, их родственниками. Михаил Степанович Усоев с интересом следит за нашей работой, он частый гость нашего музея. В апреле 2003 года на Городском слете юных поисковиков, проходившем в гимназии № 3, через 63 года после окончания школы впервые встретились одноклассники Е. Белина Михаил Степанович Усоев и Борис Павлович Самойлов.

В начале октября 2003 года на Всероссийской встрече ветеранов и молодежи «Во славу Великой Победы», проходившей в Петербурге, в знак благодарности мы передали материалы о Евгении Белине, собранные за десять лет, в «Фонд поисковых отрядов Ленинградской области».

...Документы Евгения Белина до сих пор преподносят новые открытия. Недавно наше внимание привлек сложенный в несколько раз почерневший листок. Развернув его, мы увидели, что это вырванный листок из книги об Александре Невском. «Ночь перед боем» — так называлась глава, начинавшаяся на листке... Возможно, перед своим последним боем Евгений Белин читал о подвиге своего земляка — владимирского князя Александра Невского и вспоминал о своем доме, находившемся под



Владимирцы установили на могиле Е.Белина мраморную табличку с надписью: «Выпускник школы № 3 г. Владимира Евгений Белин. Погиб за Родину в 1941 году»

стенами Рождественского монастыря, в котором до перенесения в Санкт-Петербург в 1723 году находились мощи благоверного князя. Так имя великого русского князя Александра Невского, объединяющее наши города, проявилось в судьбе советского летчика-владимирца Евгения Белина, погибшего, обороняя небо города на Неве в 1941 году.

Белугин Виктор Павлович Гончар Павел Максимович Алтухов Алексей Федорович



Белугин В.П., Гончар П.М., Алтухов А.Ф.

Заместитель командира АЭ 58-го бомбардировочного авиаполка 276-й бомбардировочной авиадивизии 13-й Воздушной армии капитан БЕЛУГИН Виктор Павлович, 1914 г.р., уроженец: РСФСР, Челябинская область, г. Златоуст, ул. Косомурская, д. 28а, жена Таисия Петровна. Кадровый, в РККА с 1932 года (в Книге Памяти Челябинской области и в одном из донесений ОБД «Мемориал» ошибочно учтен как Белягин).

Штурман звена 58-го бомбардировочного авиаполка 276-й бомбардировочной авиадивизии 13-й Воздушной армии старший лейтенант ГОНЧАР Павел Максимович, 1920 г.р., уроженец: УССР, Николаевская область, Баштанский район, с. Баштанка, отец Максим Давыдович. Кадровый, в РККА с 1939 года.

Воздушный стрелок-радист 58-го бомбардировочного авиаполка 276-й бомбардировочной авиадивизии 13-й Воздушной армии старшина АЛТУХОВ Алексей Федорович, 1919 г.р., уроженец: РСФСР, Орловская область, Тельченский район, с. Счастливка, отец Федор Митрофанович, мать Акулина Ивановна. Мобилизован Орловским ГВК в 1939 году (в некоторых донесениях ОБД «Мемориал», ошибочно учтен как Сергей).

Экипаж самолета Пе-2 не вернулся с боевого задания 25 января 1944 года после нанесения бомбоштурмового удара в р-не Войсковицы – Колпаны, 5 км южнее г. Гатчина Ленинградской области.

Место падения самолета Пе-2 в р-не д. Грязно (район села Рождественно) Гатчинского района Ленинградской области обнаружено в 1953 году при земляных работах. При извлечении обломков самолета были найдены останки экипажа. У одного из погибших были обнаружены письма на имя старшины Алтухова Алексея Федоровича. Работниками местного исполкома и военкомата была разыскана мать погибшего, но, к сожалению, имена остальных погибших установить не удалось. Останки погибших были захоронены в деревне Романовка Гатчинского района Ленинградской области.

В 1968 (по другим данным в 1962) году место падения было дополнительно обследовано местным поисковиком — краеведом Михаилом Алексеевичем Марковым, в следствие чего, при помощи Гатчинского ОГВК были установлены полные данные погибших: заместитель командира эскадрильи, капитан Белугин Виктор Павлович, штурман звена, старший лейтенант Гончар Павел Максимович, 1920 г.р., воздушный стрелок, старшина Алтухов Алексей Федорович, 1919 г.р.





В книге-воспоминаниях бывшего воздушно-го стрелка 58-го бомбардировочного авиаполка Н.Я. Рыбалко «Старорусцы» описывается последний боевой вылет погибшего экипажа:

«Со второй половины дня 25 января усилился снегопад. Облачность стала еще ниже... В 14 часов 20 минут в воздух поднялось звено Пе-2, которое вел экипаж капитана Б.Г. Жукова. Оно взяло курс на скопление войск и автомашин в районе Вольстова и Колгано (скорее всего это ошибочно написанные название населенных пунктов: Войсковицы и Колпаны — Прокофьев И.Г.), южнее 5 километров города Гатчина. Появление бомбардировщиков для врага было неожиданным и пагубным. Прямыми попаданиями уничтожено три автомашины, разрушено три дома, где размещались войска противника.

Над целью «пешки» подверглись плотному зенитному и ружейно-пулеметному обстрелу врага... После бомбового удара три Пе-2 были атакованы шестью ФВ-190. Они цепочкой заходили в атаку на «пешки» и сразу же уходили в облака. Летчики звена сомкнули строй, уплотнили огонь пулеметов против врага. И все же «фокке-вульфам» удалось зажечь самолет младшего лейтенанта Кнышенко, поразив левый мотор снарядами пушек.

Кнышенко резко набирает высоту и уходит в облачность. Спустя две-три секунды командир группы капитан Жуков увидел отвесно па-

дающий Пе-2, но уверенности в том, что это самолет Кнышенко, у него не было. Самолет второго ведомого из группы Жукова — капитана В.П. Белугина, после сбрасывания бомб шел в строю две-три минуты, затем с набором высоты ушел в облачность. Дальнейшая судьба экипажа осталась неизвестной. По предположению, экипаж трех коммунистов — летчика Виктора Павловича Белугина, штурмана старшего лейтенанта Павла Максимовича Гончара, стрелка-радиста старшины Алексея Федоровича Алтухова, выйдя за облачность, был встречен истребителями врага и сбит. На свой

Памятник на могиле экипажа в д. Романовка Гатчинского района.

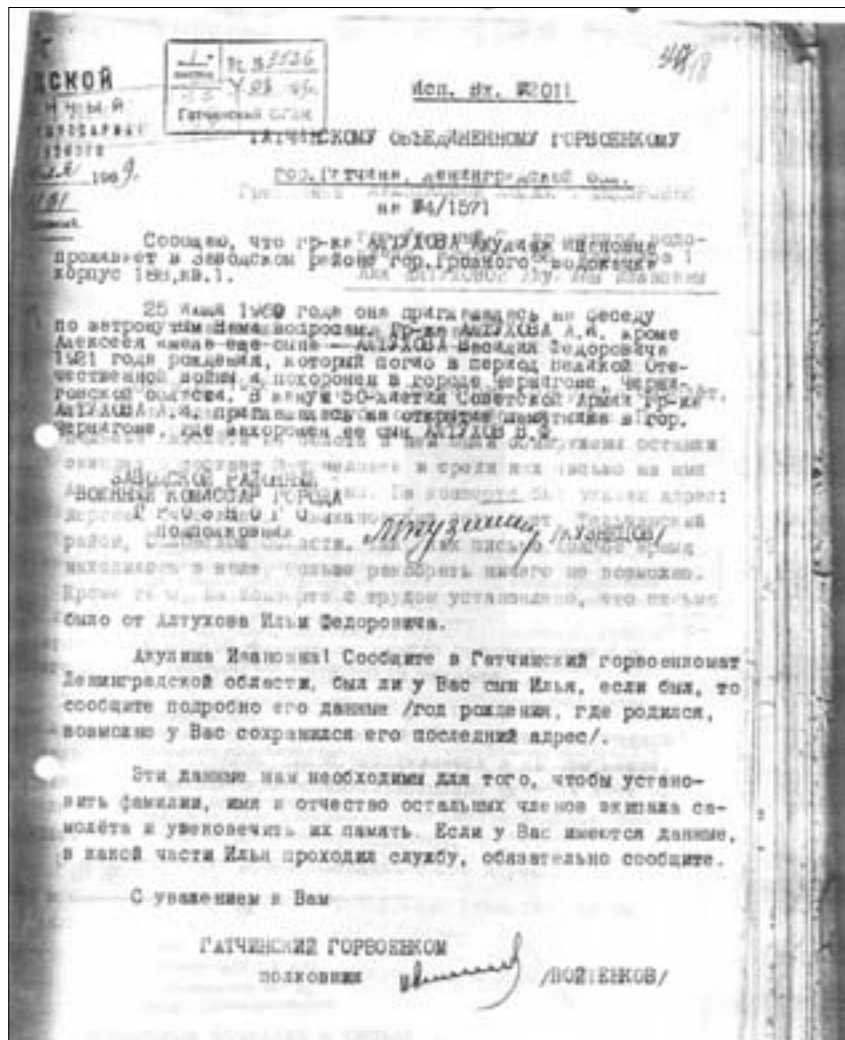


аэродром возвратился только экипаж капитана Б.Г. Жукова...».

Также Николай Яковлевич Рыбалко вспоминает командира экипажа: «В 16 лет Белугин стал комсомольцем и после успешного окончания семи классов неполной средней школы, откликнувшись на призыв IX съезда ВЛКСМ, добровольно поступает в 1931 году в Пермское военное авиационно-техническое училище... Получив первое звание — воентехник 2-го ранга и должность техника авиационного, направляется в авиационную часть. Продолжая военную службу, Белугин предпринимает одну попытку за другой перевестись в летное училище... Он рвался в небо, но командование его рапорты отклоняло. ...За успешную, технически грамотную эксплуатацию самолетов звена, их безаварийную работу и выполнение специального задания награждается орденом «Знак Почета» в 1938 году. Пользуясь случаем пребывания в Кремле и получения из рук... Михаила Ивановича Калинина государственной награды, Виктор Белугин рассказывает ему о своей

заветной мечте — летать в воздухе и защищать Родину в качестве летчика. ...Белугин вскорости получает направление в Энгельсовскую военную школу пилотов, которую и заканчивает успешно в октябре 1940 года, получив направление в авиационный полк в качестве младшего летчика в звании старшего лейтенанта...»

В архивных документах Гатчинского ОГВК хранятся следующие документы: «Дополнительно сообщая о гибели Алтухова Алексея Федоровича, 1919 г.р. У матери Алтуховой Акулины Ивановны на руках имеется извещение, в котором сообщено: находясь на фронте, погиб и похоронен в д. Романовка Гатчинского района Ленинградской области. Кроме того, имеется фотокарточка о перезахоронении ее сына в 1953 г., на обороте которой записано: Перезахоронение советских летчиков, погибших в борьбе с немецко-фашистскими захватчиками в январе 1944 г. в д. Романовка Гатчинского района Ленинградской области... Мценский горвоенком подполковник Игнатченко».



Бендюг Федор Филиппович

Место падения самолета Як-7б в районе деревни Залесье, между Вольково и Хотово, на границе Киришского и Волховского районов Ленинградской области обнаружено поисковой группой «Небо Ленинграда» (г. Кириши, руководитель Евгений Халамов) в мае 2005 года.

При первом осмотре воронки, было установлено, что место падения самолета до этого уже было кем-то растревожено (возможно, разграблено на металлолом), останки летчика находились в отвалах воронки. При обследовании места падения обнаружена вся пристяжная парашютная система, капот самолета с номером: 15366 и обломки двигателя М-105 с номером: ... — 915.

17–18 сентября 2005 года поисковым отрядом «Русь-2» (руководитель Евгений Евгеньевич Халамов) проведены работы на месте падения. При обследовании места падения из отвалов воронки извлечены останки пилота, части парашютной системы, часть обмундирования летчика. На обломках двигателя самолета найден еще один номер: 451668. На дюрале краской: 15366, на бирке: завод № 153, серия А28, изделие № 102. На дюрале выбит номер: 2566. Обнаружены авиационная пушка ШВАК № кс 239, крупнокалиберный пулемет УБТК № АЛТ СК 36 43, гильзы вооружения были датированы 1942 годом выпуска.

Командир АЭ 845-го истребительного авиаполка 279-й истребительной авиадивизии 14-й Воздушной армии капитан БЕНДЮГ Федор Филиппович, 1906 г.р., уроженец: РСФСР, Кировская область, Зуевский район, д. Вендовка (в донесении ЦАМО РФ: УССР, Киевская область, Гузенский район, д. Юлендовка).

**Жена Надежда Васильевна, проживала: РСФСР, г. Новосибирск, р/отделение № 26, д. 9 кв. 31.
Мобилизован: Харьковским РВК.**

Не вернулся с боевого задания 9 сентября 1942 года, сбит в воздушном бою в районе Мга – Назия - Жихарево.

Останки летчика были захоронены 3 октября 2005 года в дер. Глажево Киришского района Ленинградской области.

По проведенной исследовательской архивной работе было установлено: «...Самолет Як-7 № 2566, с мотором М-105 № ПФ 3-915, не вернулся с боевого задания, после воздушного боя в районе Мга — Назия — Жихарево из состава 845 ИАП 279 ИАД. Самолет пилотировал, командир АЭ, капитан Бендюг Федор Филиппович, 1906 г.р...».

Кроме того, в документах Центрального архива Министерства обороны Российской Федерации были другие интересные дополнительные сведения. Так, в учетно-послужной карточке, ранее написанное отчество капитана

Описание процесса эксгумации останков	Место перезахоронения останков (схема кладбища)
Титул, принадлежность, составные останки, составные части, скелет, предметы или материалы археологического описания, записки, сопроводительные документы, описание обстановки происшествия <i>Работы проводились на месте падения самолета</i>	
<i>ВВС РККА Место падения - дер. Хотово - Голыш</i>	1 - место перезахоронения останков в траншее 2 - место захоронения останков в траншее
Полное наименование воинской части, подразделения, соединения, в котором служил летчик	Титул места перезахоронения останков <i>Воинское кладбище в деревне Глажево</i>
Имя, фамилия и отчество летчика (полностью)	Имя, фамилия и отчество летчика (полностью) <i>Бендюг Федор Филиппович</i>
Полное наименование воинской части, подразделения, соединения, в котором служил летчик	Дата перезахоронения останков <i>3 октября 2005 г.</i>
Самолет обмундирование Имя подразделения (полностью)	Подпись ответственного должностного лица, группы, проводившей работы в захоронении: <i>Халамов ЕЕ</i>
Адрес по последнему известному адресу и семье летчика (полностью)	Место печати руководителя работ
Дополнение: <i>Найдены номера на остатках двигателя - 451668 номер двигателя на дюрале 15366, ШВАК № КС 239, УБТК АЛТ СК 36 43, нашивка заводская пулемета ШВАК двигатель Як-7б, завод № 153, серия А28, изделие № 102 Двигатель АЛТМ гильзы номер 1921 - январь 1942 Мотоцикл на Яковле - 3550</i>	

Страница протокола эксгумации останков Ф.Ф. Бендюга.

Бендюг: Филимонович было зачеркнуто, и поверх записано Филиппович.

Но самое главное в этой карточке была сделана неожиданная запись: «...найден в 1989 году?, похоронен п.Назия Кировский район Ленинградской области...». Эти сведения требовали дополнительных исследований.

А больше всего ошибок (неправильное написание фамилии, ошибки в отчестве и дате гибели) было допущено в первоочередных документах времен войны:

– В списке погибших летчиков 279 ИАД с июня по декабрь 1942 года было записано: «...командир АЭ 845 ИАП капитан Бендюг Федор Федорович. 8 сентября 1942 года не вернулся с боевого задания...»;

– в донесении о безвозвратных потерях 279 ИАД: «...Бендюг Федор Федорович, капитан, командир АЭ 845 ИАП. 9 сентября 1942 года не вернулся с боевого задания из района Назия – Жихарево...»;

– в донесении о безвозвратных потерях 14 ВА: «...Бендюк Федор Федорович, капитан командир АЭ 845 ИАП. 9 сентября 1942 года не вернулся с боевого задания...»;

– приказ Главного Управления кадров МО СССР об исключении из списков Красной

Армии: «...по Новосибирскому ОВК. Капитан Бендюк Федор Федорович, командир АЭ 845 ИАП. Пропал без вести 9 сентября 1942 года...».

Именно в последнем документе имелась дополнительная запись, сделанная авторучкой: «...Поправка. Приказ заместителя Министра обороны по кадрам № 199 от 31 августа 1989 года...».

Для выяснения этих сведений был запрошен Кировский районный военный комиссариат Ленинградской области, из которого поступил следующий ответ: «...В списках известных погибших и захороненных на территории Кировского района Ленинградской области значится: Бендюг Федор Филиппович, 1906 г.р., погиб 9 сентября 1942 года. Перезахоронен на ст. Назия в братское воинское захоронение. Имя воина увековечено на мемориальной плите. Одновременно сообщая, что обстоятельства нахождения вышеперечисленных останков военному комиссариату г.Кировска неизвестны, так как Кировский район Ленинградской области был образован в 1978 году. По данному вопросу рекомендую обратиться в военкомат г.Тосно Ленинградской области...».

Захоронение останков капитана Ф.Ф. Бендюга. 3 октября 2005 года.



Блинков Александр Никитич Роцин Николай Иванович

Место падения самолета Ил-2 в районе 4 км северо-восточнее д. Тарайка в сторону д. Пиллово Кингисеппского района Ленинградской области обнаружено в 2002 году поисковым отрядом «Форпост» (г. Кингисепп, руководитель Виктор Викторович Костюкович).

По рассказу местных жителей подбитый самолет сел на вынужденную посадку зимой–весной 1943–1944 года, дымящим шел со стороны Нарвы. Во время падения один из летчиков погиб, оставшийся в живых похоронил его у самолета. После войны оставшийся в живых летчик появился в этих местах и вместе с представителями Кингисеппского райвоенкомата отыскал место падения самолета и место захоронения своего члена экипажа. После эксгумации останки погибшего были захоронены в пос. Котлы Кингисеппского района Ленинградской области. Кроме того, при опросе местных жителей, были записаны еще несколько вариантов событий, которые немного расходились в деталях, но в принципе сводились к вышесказанному:

«...Осенью, зимой 1943 года (территория Кингисеппского района была оккупирована) со стороны Кингисеппа летел подбитый (дымил) советский самолет. Он упал на болото в районе деревни Пиллово. Немцы направили к упавшему советскому самолету солдат. Судьба летчиков была неизвестна. После войны, один из летчиков вернулся в Кингисепп, и вместе с работниками Кингисеппского РВК отыскал могилу. Останки погибшего, были перезахоронены в братской могиле деревни Котлы...»

«...деревня Пиллово, 1943 год, Ил-2, летчик убит, радист жив, пойман и повешен, захоронен. Хоронили местные...».

В 2002 году местные жители показали место падения самолета поисковикам. На месте сохранился почти целый бронекорпус самолета, мотор отсутствовал.

Проанализировав поступившую от местных жителей информацию и результаты первичного обследования места падения самолета, специалисты Фонда поисковых отрядов Ленинградской области предположили, что данный самолет может относиться к следующей потере: «...9 октября 1943 года при пролете д. Петровщина был подбит самолет Ил-2 № 5226 (номер мотора в документе не указан) 7-го гвардейского ШАП ВВС КБФ, экипаж которого состоял из: летчика гвардии младшего лейтенанта Блинкова А.Н., и воздушного стрелка, гвардии краснофлотца Роцина Н.И. Подбитый самолет произвел вынужденную посадку в

Командир звена 1 АЭ 7-го гвардейского штурмового авиаполка ВВС КБФ гвардии младший лейтенант БЛИНКОВ Александр Никитич, 1920 г.р., уроженец: Московская обл., Воскресенский район с. Новиянское. Холост. Брат Блинков Виктор Никитич, проживал: г. Москва, 2-я Мещанская ул., д. 2/5 кв. 24. Мобилизован в 1940 году.

Воздушный стрелок 1 АЭ 7-го гвардейского штурмового авиаполка ВВС КБФ (Краснознаменный Балтийский флот) гвардии краснофлотец РОЦИН Николай Иванович, 1920 г.р., уроженец: Ленинградская область, Ораниенбаумский район, Копорский с/с, д. Подозвание. Сестра — Евгения, п/п № 138721-а. Мобилизован: Петергофским РВК Ленинградской области в июне 1940 года. Награжден: Медаль «За оборону Ленинграда».

Самолет Ил-2 сбит 9 октября 1943 г., Роцин Н.И. погиб, Блинков А.Н. попал в плен, в 1945 году вернулся в полк.

6 км южнее занятого противником аэродрома Котлы, на поляне в лесу. Летчик попал в плен и вернулся в 1945 году. По другим документам ЦВМА было установлено, что на 1 июня 1943 года на самолете Ил-2 № 5226 был установлен мотор АМ-38ш № 294957.

При дополнительном обследовании места падения самолета в октябре 2004 года, поисковыми отрядами «Форпост» (г. Кингисепп) и «Высота» (г. Санкт-Петербург, руководитель Виктор Николаевич Дудин) на центроплане

**Бронекорпус
самолета Ил-2.**



**Немецкая карточка
военнопленного
Блинкова А.Н.**

был обнаружен выбитый номер: 34160. С другой стороны центроплана была обнаружена часть сбитой (кем-то до поисковиков) шильды (начало шильды срублено): 0900. На шестеренке от обломков мотора в нескольких местах дублировался выбитый номер: 2719. Но к сожалению, обнаруженные номера не привели поисковиков к результату по установлению принадлежности самолета. В декабре 2004 года было проведено дополнительное обследование. В кабине самолета на дюралевой накладке был обнаружен выбитый метчиком номер: 1320. На левом крыле поисковики обнаружили нацарапанные надписи: «Здесь погиб летчик-майор Степанов 1941-1944 гг.» и «Здесь 9 августа 1966 года были Лаврентьевы Н. и О., Радионова».

В августе 2009 года с поисковиками связался один из лесорубов (Михаил Келеш), которые готовили просеку для ЛЭП в районе Тарайки. По его словам выходило, что в районе Тарайки ими обнаружена бронебочка от самолета Ил-2. При обследовании обломков, Михаил, на одном из листов брони (защита выхлопных патрубков) увидел нанесенный краской четы-

1. Name	Blinikov
2. Vorname	Alexander
3. Geburtsdag	20.4.20
4. Geburtsort	Leningrad
5. Lager	Leningrad
6. Dienstgrad	Major
7. Trippenteil	...

**Бронелист с номером
самолета: 5226.**



рехзначный номер: 5226. По телефонному разговору, проведенному командиром поискового отряда «Форпост» Виктором Костиюковичем с Михаилом, а затем и совместным выездом выяснено, что это именно тот самолет, который мы вместе обследовали в октябре 2004 года, но так как бронелист, на котором находился номер, был обнаружен Михаилом под бронебочкой, мы тогда (в 2004 году) его обнаружить не смогли. Тем самым, точно стало понятно, что обнаружено место вынужденной посадки самолета Ил-2 из состава 7-го гвардейского штурмового авиаполка ВВС КБФ.

Благодаря документам Центрального военноморского архива и размещенной в сети Интернет объединенной базы данных «Мемориал» стали известны подробности судьбы летчика самолета, который выжил в страшные годы войны и повторил еще раз подвиг — вернулся после войны

на место своего последнего боя, нашел останки друга и похоронил его по-человечески...

Командир звена 1 АЭ 7 гв.ШАП ВВС КБФ гвардии младший лейтенант Блинков Александр Никитич, 1920 г.р., уроженец: Московская обл., Воскресенский район с. Новиянское, холост, брат Блинков Виктор Никитич, проживал: г. Москва, 2-я Мещанская ул., д. 2/5 кв. 24. Мобилизован в 1940 году. До момента пленения уже был награжден орденом «Отечественной войны 2 степени».

9 октября 1943 года на подбитом самолете Ил-2 совершил вынужденную посадку в тылу противника. Сумел после вынужденной посадки похоронить рядом с самолетом погибшего (возможно еще в воздухе) воздушного стрелка Николая Рощина. Попал в плен (на основании карточек военнопленного Александр Блинков попал в плен спустя более месяца после того, как совершил вынужденную посадку в тылу противника — 12 ноября 1943 года, что говорит о том, что он где-то скрывался все это время, и скорее всего, где-то у местного населения. В одной из карточек место пленения указано пос. Котлы, в другой город Кингисепп. Вероятней всего, в плен Александр Блинков действительно захвачен в районе Котлов, а затем был доставлен в г. Кингисепп. Потом 16 января 1944 года попал во 2-й лагерь военнопленных авиации, затем 12 марта 1944 года был переведен в Штагал VII А, где находился до конца войны. 30 апреля 1945 года был освобожден из плена, с 2 сентября по 15 ноября 1945 года проходил спецпроверку и вернулся в родной 7-й гвардейский штурмовой авиаполк.

Богомоллов Владимир Сергеевич

Место падения самолета ЛаГГ-3 в районе поселка им. Морозова (1 км восточнее станции) Всеволожского района Ленинградской области обнаружено в августе 2006 года депутатом Государственной Думы В.Е.Чуровым (с марта 2007 года Чуров Владимир Евгеньевич — председатель Центральной избирательной комиссии Российской Федерации) и полковником С.И.Паниным (ВИКА им. А.Ф.Можайского). На месте падения самолета была обнаружена воронка диаметром 2 метра. Из воронки торчала авиационная пушка ШВАК казенником в воронке, на поверхность выглядывала часть редуктора с шестерней, чашки винта с обломанными лопастями и коком. На редукторе был обнаружен продублированный номер мотора М-105 № 115-851.

16 августа 2007 года участниками патриотической смены ДОЛ «Ветерок» ЛОГУ «Молодежный» (46 человек) и бойцами поисковых отрядов «Иван Сусанин» (г. Колпино, руководитель Константин Москвин) и «Рубин» (г. Санкт-Петербург, руководитель Николай Михайлов) проведены работы на месте падения самолета. В результате работ удалось установить номер самолета (на дюралевых обломках): 31212681. Рядом с воронкой были обнаружены: часть бронеспинки самолета (расколота), звенья от пушки ШВАК, одна пряжка от пристяжной системы, которая использовалась как на парашюте, так и на пристяжных ремнях в кабине самолета. Обнаружена часть лопасти, что говорит о том, что самолет падал с рабочим мотором. На расширительном бачке обнаружена бирка, датированная 28 марта 1942 года.

На дне воронки был обнаружен мотор самолета, но из-за поломки лебедки достать мотор в эту экспедицию поисковики не смогли.

По проведенной аналитической работе с накопленными материалами о боевых действиях авиации при защите Ленинграда, появилось предположение, что скорее всего самолет относился к потерям 11-го гв. ИАП 7 ИАК ПВО Ленинграда

24 августа 2007 года со второй сменой ДОЛ «Ветерок» ЛОГУ «Молодежный» проведены работы по подъему из воронки мотора. В работе экспедиции принимали участия директор Российского государственного военно-патриотического центра Андрей Анатольевич Клименко и руководитель Общественного Фонда поисковых отрядов Республики Башкортостан Ильдар Зинурович Бикбаев. Из воронки с глубины трех метров мотор был извлечен. При осмотре было установлено, что, скорее всего, мотор был несколько раз в ремонте, так

Командир звена 11-го гвардейского истребительного авиаполка 2-го гвардейского истребительного авиакорпуса ПВО Ленинграда гвардии старший лейтенант БОГОМОЛОВ Владимир Сергеевич, 1912 г.р., уроженец: РСФСР, г. Ленинград (жена Ольга Александровна, два адреса: ул.Исполкомская, д. 7 кв. 4 и ул.Стачек, д. 21 кв. 45). Мать Татьяна Васильевна проживала: РСФСР, Московская область, Коломенский район, с. Туменское. Мобилизован Ленинградским ГВК.

На самолете ЛаГГ-3 (заводской номер 31212681) с мотором М-105 № 115-851 сбит в воздушном бою 1 октября 1942 года, вел воздушный бой с Ме-109. Выпрыгнул с парашютом и вернулся в полк.

как были обнаружены еще несколько номеров: 115-291, ПА 125-27 (последняя цифра забита при ударе: 3 или 6 или 8).

13 ноября 2007 года мотор передан на вечное хранение и установлен в Республиканском музее Боевой Славы Башкортостана в городе Уфа.

По документам ЦАМО установлено, что самолет ЛаГГ-3 № 31212681 с мотором М-105 № 115-851 из состава 11-го гвардейского ИАП 7 ИАК не вернулся с боевого задания 1 октября 1942 года, вел воздушный бой с Ме-109. Летчик самолета гвардии младший лейтенант Богомоллов жив, выпрыгнул с парашютом и вернулся в полк.

Гвардии старший лейтенант Владимир Сергеевич Богомоллов погиб при выполнении боевого задания на аэродроме Сосновка 22 марта 1943 года и был похоронен в г. Ленинграде в лесопарке «Сосновка».

Награжден орденами «Красной Звезды» и «Отечественной войны 1 степени». В наградном листе к ордену «Отечественной войны 1 степени» записано: «...С начала военных действий и до ноября месяца 1941 года работал в системе ГВФ, по обслуживанию Северного фронта и г. Ленинграда. Летая на транспортных самолетах, произвел 124 боевых вылета. Являясь коренным ленинградцем, товарищ Богомоллов стал упорно добиваться непосредственного участия в боях за Ленинград — за свой родной город, где он родился, жил и работал. Командование ВВС ЛФ удовлетворило личную просьбу т. Богомоллова. 27 ноября 1941 года т. Богомоллов прибыл в 44 ИАП (7.03.42 г. преобразованного в 11-й гвардейский ИАП) на должность пилота...».



Номера мотора и самолета на обломках.

Болдырев Феофил Дмитриевич, Калинин Михаил Александрович, Спиривак Петр Гаврилович

Командир звена 1 АЭ 73-го скоростного бомбардировочного авиаполка ВВС КБФ старший лейтенант БОЛДЫРЕВ Феофил Дмитриевич, 1910 г.р.

Воздушный стрелок-бомбардир звена 1 АЭ 73-го скоростного бомбардировочного авиаполка ВВС КБФ старший сержант КАЛИНИН Михаил Александрович, 1916 г.р.

Погибли в воздушном бою 15 января 1943 года.

Воздушный стрелок-радист сержант СПИРИВАК Петр Гаврилович выпрыгнул с парашютом.

Место падения самолета Пе-2 на границе Колпинского района города Санкт-Петербурга и двух границ Тосненского и Кировского районов Ленинградской области, недалеко от поселка Саперный обнаружено поисковым отрядом «МИФ» (г. Санкт-Петербург, руководитель Игорь Сергеевич Вепрев) в 2002 году.

Первоначально обнаруженные обломки были приняты за обломки самолета МиГ-3, так как место падения было разграблено на

Обломки самолета.



металлоломом и подорвано местными жителями еще в 60-е годы. При обследовании места падения самолета было установлено, что воронка, которая образовалась на месте падения, пуста. В ней поисковиками были обнаружены незначительные обломки самолета. Вокруг воронки поиски не проводились. В 2003 году специалистами Фонда поисковых отрядов Ленинградской области было проведено повторное обследование, в результате которого был установлен тип самолета (Пе-2) и номер одного из двигателей: М-105 РА № 23-1215. На одном из кусков дюрала был обнаружен технологический номер: 1052-03.

По проведенной исследовательской работе с документами Центрального военно-морского архива (г. Гатчина) было установлено, что мотор М-105ра № к 23-1215 был установлен на самолет Пе-2 № 18/118 (второй мотор М-105ра № к 23-1229) и согласно учетной ведомости на 01 января 1943 года был в составе 73-го СБАП ВВС КБФ. Согласно учетной ведомости на 01 февраля 1943 года самолет на учете в полку отсутствует. Согласно реестра самолетов ВВС КБФ установлено, что самолет Пе-2 № 18/118 из состава 73 СБАП ВВС КБФ значится списанным как боевая потеря 15 января 1943 года. Более подробных данных, кто же погиб на данном самолете в архиве не обнаружено.

В компьютерной базе потерь личного состава ВВС, составленной в Фонде поисковых отрядов Ленинградской области, за 15 января 1943 года из состава 73 СБАП ВВС КБФ имелась информация о сбитых двух самолетах Пе-2:

1-й самолет Пе-2 с моторами М-105РА сбит ИА противника в районе 8-й ГЭС (Кировский район Ленинградской области), пытался сесть на вынужденную, но не дотянул до выбранной площадки, врезался в лес. Экипаж:

– летчик 1 АЭ старший сержант Кондратенко Петр Васильевич, 1918 г.р.;

– воздушный стрелок-бомбардир 1 АЭ старший сержант Волконский Виктор Сергеевич, 1919 г.р. (в Книге Памяти Ленинградской области учтен похороненным в д. Шепелево, Ломоносовский р-н);

– воздушный стрелок-радист 1 АЭ младший сержант Абдулов Абдурахман Джембекович, 1922 г.р. (в Книге Памяти Ленинградской области учтен как Абрахман, похоронен в д. Шепелево, Ломоносовский р-н);

2-й самолет Пе-2 с моторами М-105РА сбит ИА противника в р-не ст. Ново-Лисино (Тосненский район Ленинградской области), упал в районе на юг от Колпино (граница города Ленинграда и Ленинградской области). Экипаж:

– командир звена 1 АЭ старший лейтенант Болдырев Феофил Дмитриевич, 1910 г.р.;

– воздушный стрелок-бомбардир звена 1 АЭ старший сержант Калинин Михаил Александрович, 1916 г.р.;

– воздушный стрелок-радист сержант Спиривак Петр Гаврилович — выпрыгнул с парашютом.

На основании вышеизложенного, что один самолет был сбит в районе 8-й ГЭС, а второй в районе Колпино, там, где и были обнаружены обломки самолета — был сделан вывод, что, скорее всего, найденное место падения самолета относится к потере экипажа Болдырева-Калинина. По этим двум экипажам в ЦВМА также удалось найти акты расследований:

1-й самолет: «...– 1 АЭ 73 БАП, самолет Пе-2. Экипаж:

– летчик старший сержант Кондратенко Петр Васильевич, пилот с 07.42 г., ВМАУ им. Леваневского в 1942 г., 1 вылет;

– штурман старший сержант Волконский Виктор Сергеевич, воздушный стрелок-бомбардир с 07.1942 г., ВМАУ им. Леваневского в 1942 г.;

– воздушный стрелок-радист младший сержант Абдулов Абдурахман Джембекович, ШМАС в 1942г.

Цель: БШУ с пикирования по зданию 8-й ГЭС. 15 января 1943 года в 10.52 в районе 8-й ГЭС на высоте 2000 метров в районе цели был атакован ИА противника. Сразу пошел со снижением на посадку, шасси выпустил, но не дотянул до выбранной площадки и врезался в лес. Вывод командования: подбит ИА противника, в результате неправильного использования, и как фотографа при малой группе Пе-2, запрещено фотографировать при выполнении задания звеном. Виновник: истребители прикрытия И-16 из 4-го гв. ИАП ведущий гвардии капитан Голубев, связались боем и фотограф остался не прикрытым...».

2-й самолет: «...– 1 АЭ 73 БАП, самолет Пе-2 (самолет разбит, экипаж: 2 убиты, 1 — ранен). Экипаж:

– летчик ст. лейтенант Болдырев Феофил Дмитриевич, командир звена с 10.1942 г., 1-й ВАШ г. Севастополь, 1930 г., 29 боевых вылетов;

– штурман старший сержант Калинин Михаил Александрович, воздушный стрелок-бомбардир звена с 10.1942 г., ВМАУ им. Леваневского в 1941 г.;

– возд. стрелок-радист сержант Спиривак Петр Гаврилович, ШМАС в 1940 г.

15 января 1943 года в 15.36, в районе ст. Ново-Лисино, на высоте 1600 метров

при выходе из пикирования атакован 4-мя Ме-109ф. Истребители противника произвели до 8 атак парами снизу, сверху, сзади. Самолет Пе-2 загорелся, горящим врезался в землю в районе на юг от Колпино. Стрелок-радист выпрыгнул с парашютом, летчик и штурман погибли...».

На основании актов списания самолетов Пе-2 потерянных в ходе боевых действий из состава 73-го СБАП ВВС КБФ за 15 января 1943 года, где говорится:

«...– Пе-2 № 11/118 с моторами М-105 №№ к 23-1215, к 23-1229 — не вернулся с боевого задания, сгорел подбитый ИА противника;

– Пе-2 № 3/119 с моторами М-105 №№ к 23-1184, к 23-1225 — не вернулся с боевого задания, полнейшая негодность к дальнейшей эксплуатации...» и на основании журнала безвозвратных потерь полка, в котором говорится, что погибший экипаж Кондратенко значится похороненным в районе Шлиссельбурга, а экипаж Болдырева в районе Колпино, поисковики пришли к выводу, что обнаружено место падения самолета экипажа Болдырева и Калинина.

В 2008 году силами поискового отряда «Мужество, Героизм и Воля» (г. Новосибирск, руководитель Наталья Изотовна Некрасова) на месте падения была проведена экспедиция. Были обследованы все отвалы воронки от падения самолета и прилегающая к воронке территория. Останки погибших обнаружены не были. Что говорит о том, что, предположительно, погибшие были захоронены наземными войсками еще в годы войны. Место падения самолета на январь 1943 года как раз выходит на ближние позиции советских войск 55-й армии Ленинградского фронта. Работа по установлению места захоронения погибших летчиков будет продолжена.

Карточка из картотеки безвозвратных потерь ЦВМА.

Бондаренко Василий Матвеевич

Летчик 283-го истребительного авиаполка 3-й Резервной авиагруппы младший лейтенант **БОНДАРЕНКО Василий Матвеевич**, 1916 г.р., уроженец: УССР, Днепропетровская область, Павлоградский район, с. Васильево-Заметино. Жена Бондаренко М.В., проживала: РСФСР, Ивановская область, г.Малицын, ул.Комсомольская, д.25. Кадровый, окончил Качинскую КВШЛ в 1939 году, в РККА с 10 декабря 1937 года.

Погиб 19 сентября 1941 года на самолете МиГ-3 № 4162 с мотором АМ-35 № с291912. Сбит зенитной артиллерией противника в р-не Мало-Березовка, горящий врезался в противника в 6 км юго-восточнее ст. Малукса.

Место падения советского самолета МИГ-3 в районе 2,5 км восточнее деревни Ерзуново Тосненского района и 6 км от станции Малукса Кировского района Ленинградской области обнаружено в 2001 году поисковыми отрядами «Высота» (г. Санкт-Петербург, руководитель Виктор Николаевич Дудин) и «Пилот» (г. Тосно, руководитель Василий Иванович Груздов). При первичном обследовании места падения самолета, останков летчика и каких-либо номеров обнаружено не было.

В мае 2006 года представителями Общественного Фонда поисковых отрядов Ленинградской области и поискового отряда «Рубин» (г. Санкт-Петербург) были проведены дополнительные работы по обследованию места падения. На одном из дюралевых обломков обнаружен номер 4138. На различных навесных моторных агрегатах обнаружен номер мотора АМ-35: № 291912. Также на навесных приборах встречается еще один номер: 3819.

Работа на месте падения самолета.



Бондаренко В.М.

По аналитической работе проведенной с доступными документами по истории применения авиации при защите Ленинграда появилось предположение, что возможно самолет относится к потере 283 (740) ИАП: «...19 сентября 1941 года, самолет МиГ-3, таран наземных целей противника в районе 6 км юго-восточнее ст. Малукса, младший лейтенант Бондаренко Василий Матвеевич...».

По проведенной исследовательской работе с документами Центрального архива Министерства обороны было установлено:

«... Сведения и донесения о самолетах и моторах 3 РАГ ВВС КА:

– 283 ИАП, летчик Бондаренко, 19 сентября 1941 года МиГ-3 № 4162 мотор АМ-35 № с 291912, сбит в районе Малуксы...».

Тем самым была доказана первичная гипотеза, о том, что поисковиками обнаружено место падения самолета младшего лейтенанта Бондаренко. Из открытых исторических источников было известно, что 19 сентября 1941 года младший лейтенант Василий Бондаренко на подбитом самолете совершил наземный таран, направив свой горящий самолет на скопление немцев. К слову сказать, воронка от падения самолета находилась буквально каких-то 10–15 метров от целого ряда недостроенных немецких блиндажей, которые, строительство которых, скорее всего, было начато немцами рядом с большой и проезжей просекой. Мож-

но предположить, что эта затея была брошена немцами, именно после того, как самолет Бондаренко горящим факелом свалился на это место. Судя по конфигурации воронки и сохранившимся обломкам самолета можно было предположить, что самолет упал не в отвесном, а в пологом пике и при взрыве бензобаков самолета поражение от обломков самолета и детонации топлива, было масштабным. И если представить, что во время падения самолета в этих местах действительно находились люди (так как строительство блиндажей шло полным ходом — причем это совпадает и по временным рамкам нахождения немцев на данной территории) и какой-либо транспорт противника (а это вполне вероятно, так как широкая просека вполне пригодная к передвижению транспорта, находилась сразу же за строящимися блиндажами), то достигнутый эффект от взрыва самолета, был не только моральный, но и вполне материальный.

Перед поисковиками, теперь ставилась нелегкая задача — на месте падения и после взрыва самолета найти на местности останки Василия Матвеевича Бондаренко. Его тело вполне могло быть разорвано на множество частиц при взрыве самолета, могло по инерции выброситься из кабины самолета по ходу падения самолета, его могли еще в далеком 1941 году похоронить немцы или местное население, а вполне возможно, что и в послевоенное время, его останки могли предать земле сердобольные люди...

3 мая 2008 года поисковыми отрядами «Мужество, Героизм и Воля» Сибирского кадетского корпуса (г. Новосибирск, руководитель Некрасова Наталья Изотовна) и «Рубин» (г. Санкт-Петербург, руководитель Михайлов



Руководитель поискового отряда «МГВ» Некрасова Наталья Изотовна показывает бирку с номером мотора самолета.



Николай Анатольевич) проведено дополнительное обследование места падения самолета. Обнаружен технологический лючок с выбитым заводским номером самолета: 4162 и нанесенными номерами карандашом 4649, внизу 48. В воронке на месте, где были обнаружены обломки редуктора, найдена бирка с номером мотора: 291912. Останков летчика не обнаружено.

Параллельно полевому поиску на месте падения самолета поисковики проводили исследовательские работы с документами Центрального архива Министерства обороны:

ЦАМО РФ, фонд 283 ИАП, опись 107344, дело 2.

«Оперсводки 283 ИАП. (10.9.41-10.1.42)»

лист 43:

19 сентября 1941 г. (к 22-00) № 23

1. Полк во второй половине дня тремя боевыми вылетами сопровождал группы бомбардировщиков в районы: Вороново, Поречье, Синявино, ст. Малукса, Лодва, Березовка.

2. 1 авиаэскадрилья во второй половине дня тремя боевыми вылетами сопровождала в

11-55 – 13-10 8 самолетов СБ

14-45 – 15-55 5 самолетов СБ

17-00 – 18-05 3 самолета СБ.

Задача выполнена. Сержант Натоптанный, вылетевший в период 14-45 – 15-55 в район Вороново, Славянка, Синявино с боевого задания не возвратился. Лейтенант Бондаренко, вылетевший на сопровождение СБ в 17-00, в районе ст. Малукса сбит огнем зенитной артиллерии, по наблюдению горящий самолет упал 6 км юго-восточнее ст. Малукса.



В воронке обнаружен мотор самолета.

3. 2 авиаэскадрилья во второй половине дня тремя боевыми вылетами в период 11-55 – 13-10, 14-45 – 15-55, 17-00 – 18-05 сопровождала бомбардировщиков СБ в район Вороново, Славянка, Синявино и ст. Малукса, Лодва, Березовка, задача выполнена.

4. Погода в районе цели.

Сплошная облачность, временами дождь, высота 1500–300 м, видимость 3–5 км и к вечеру до 12 км.

лист 54:

19 сентября 1941 г. (18-10) Боевое донесение № 6.

... ..

2. Из района ст. Малукса, Березовка, Лодва обстреляны сильным огнем зенитной артиллерии, в результате чего один самолет, пилотируемый младшим лейтенантом Бондаренко, сбит и по наблюдению упал 6 км юго-восточнее ст. Малукса.

3. Задача выполнена. Посадка на своем аэродроме 4 самолетов благополучно.

ЦАМО РФ, фонд 33, опись 682524, дело 91, лист 12.

НАГРАДНОЙ ЛИСТ

Бондаренко Василий Матвеевич.

Младший лейтенант.

Адъютант 1-ой авиаэскадрильи 283 истребительного авиационного полка.

Год рождения — 1916.

Украинец.

В Красной Армии с 1937 г.

Член ВЛКСМ.

Участник войны с белофиннами в 1939–1940 гг.

Погиб.

Наград не имеет.

Призван Запорожским РВК УССР.

1. Краткое конкретное изложение личного боевого подвига или заслуги.

За время нахождения в 283 ИАП с 6 по 19 сентября 1941 г. имел 24 боевых вылета. 19 сентября при сопровождении бомбардировщиков в район станции Малукса был подбит зенитной артиллерией противника. В начале тов. Бондаренко развернулся в сторону фронта, до которого нужно было пролететь 25–30 км, но в этот момент с левой стороны самолета показалось пламя, и самолет стал гореть. Дальнейший полет в сторону своей территории был невозможен, воспользоваться парашютом означало сдаться в плен, так как район является сосредоточением фашистских войск. Тов. Бондаренко сделал крутой разворот в сторону врага и, перейдя в пикирование, направил самолет на место скопления фашистских войск. Самолет в воздухе разгорелся, но не терял управления и летчик не менял решения.

В момент удара произошел взрыв большой силы. Летчик тов. Бондаренко, героически и громя врага, в последний момент при безвыходном положении, презирая смерть и выполняя честно и самоотверженно свой долг перед Родиной, горящим самолетом уничтожил врага.

Ранее все задания командования тов. Бондаренко выполнял честно и героически, как верный сын Ленинского комсомола и Социалистической Родины.

На основании вышеизложенного представляем посмертно тов. Бондаренко В.М. к высшей Правительственной награде.

Командир 283 ИАП капитан Мальцев. 12 октября 1941 г.

Комиссар 283 ИАП старший политрук Тарасов.

2. Заключение вышестоящих начальников.

Достоин посмертно награждения высшей правительственной наградой.

Командующий 3 РАГ полковник Холзаков.

Военный комиссар 3 РАГ полковой комиссар Бакин.

3. Заключение Военного Совета Армии.

Достоин ...

Командующий 54 Армией Герой Советского Союза генерал-майор Федюнинский.

4 ноября 1941 г.

Член Военного Совета 54 Армии бригадный комиссар Бумагин.

4. Заключение военного Совета фронта.

Достоин награждения.

ЦАМО, Фонд № 33, опись 682524, дело 91, лист 5.

ПРИКАЗ

войскам Ленинградского фронта

№ 0732/н

Действующая Армия. 1 апреля 1942 г.

От имени Президиума Верховного Совета Союза ССР за образцовое выполнение боевых заданий Командования на фронте борьбы с немецкими захватчиками и проявленные при этом доблесть и мужество НАГРАЖДАЮ:

Орденом Ленина

1. Младшего лейтенанта Бондаренко Василия Матвеевича адъютанта 1-ой авиаэскадрильи 283 истребительного авиационного полка 3-ей Резервной авиагруппы.

... ..

Командующий Ленинградским фронтом

Генерал-лейтенант Хозин

Члены военного Совета Ленинградского фронта:

Секретарь ЦК ВКП(б) Жданов

Дивизионный комиссар Кузнецов

Начальник штаба Ленинградского фронта

Генерал-майор Гусев.

Бондаренко В.М.

Проведя большую исследовательскую работу, удалось выяснить, что в советское время подвиг Василия Матвеевича Бондаренко широко освещался. В первую очередь поисковики ознакомились с хранящимся в Фонде поисковых отрядов Ленинградской области архивом инспектора Ленинградской областной инспекции памятников В.И. Громова. В этих документах удалось найти переписку 1980-х годов с сыном Героя Советского Союза Алексея Николаевича Годовикова (летчик 283-го ИАП, однополчанин Бондаренко) — Леонидом Алексеевичем Годовиковым, который проживал в Москве. В завязавшей переписке с ним, поисковики очень много узнали о той работе, которая была проведена ветеранами полка, в деле увековечении памяти погибших однополчан. А самое главное Леонид Алексеевич сообщил адрес родной сестры Василия Матвеевича — Марии Матвеевны Бондаренко, которая проживала в городе Запорожье на Украине. Также выяснилось, что на заводе «Запорожсталь», где до войны работал В.М. Бондаренко, была установлена памятная плита с его именем.



В 1985 году на воинском мемориале Новая Малукса Кировского района Ленинградской области была установлена памятная плита в память героического подвига летчика 283-го истребительного авиаполка 3-й Резервной авиагруппы младшего лейтенанта Бондаренко Василия Матвеевича.



Борзенко Борис Евгеньевич

Летчик 230-го штурмового авиаполка 232-й штурмовой авиадивизии 14-й Воздушной армии младший лейтенант **БОРЗЕНКО Борис Евгеньевич**, 1923 г.р., уроженец: РСФСР, г. Саратов, Октябрьский район, ул.Ульяновская, д.3 кв.5, мать Надежда Николаевна.
Мобилизован Октябрьским РВК г. Саратова.

Не вернулся с боевого задания 17 января 1943 года, на одноместном варианте самолета Ил-2 № 301024 с мотором АМ-38 № 292772, сбит ЗА противника.

Место падения самолета Ил-2 в районе южнее озера Барское (урочище Вороново) Кировского района Ленинградской области обнаружено в 1993 году. Весной 1997 года поисковым отрядом «Северо-Запад» (г. Санкт-Петербург, руководитель Илья Владиславович Дюринский) проведены работы по подъему самолета. В результате подняты фрагменты останков и некоторые детали штурмовика. Установлен номер самолета: 301024. Также на броне найден номер: желтой краской 510, белой краской 024. Поднят пулемет ШКАС № ИЖ-560 П-426.

По проведенным исследованиям в документах Центрального архива Министерства обороны, было установлено: «...17 января 1943 года сбит ЗА противника, горящим упал в р-не Синявино самолет Ил-2 № 301024, который относился к 230 ШАП 232 ШАД, экипаж самолета: младший лейтенант Борзенко Борис Евгеньевич...».

В «Книге учета летных происшествий 130 гв. ШАП» (230 ШАП был переименован в 130 гв. ШАП) за октябрь 1942 – декабрь 1944 гг., значится:

Обломки самолета Б.Е. Борзенко.



Борзенко Б.Е.

«46. Характер происшествия: катастрофа. Место происшествия: над целью п.Синявино. 17.1.43.

Самолет ИЛ-2 № 301024.

Состав экипажа: мл. лейтенант БОРЗЕНКО.

Причины происшествия: сбит ЗА противника.

Состояние экипажа: разбился.

Состояние матчасти: подлежит списанию.

Краткое описание происшествия: При выполнении задания прямым попаданием ЗА, после атаки цели при левом развороте. Загорелся и упал на землю».

Основание: ЦАМО РФ, фонд 130 гв. ШАП, опись 275160, дело 5, лист 14.

В «Книге учета безвозвратных потерь 130 гв. ШАП» значится:

«БОРЗЕНКО Борис Евгеньевич, младший лейтенант, пилот. Уроженец г.Саратов, ул.Ульяновская, №3, кв.5. Призван Октябрьским РВК г.Саратов. Мать Борзенко Надежда Николаевна — адрес тот же. 17.1.43 г. при выполнении боевого задания прямым попаданием снаряда ЗА противника самолет загорелся и упал над целью в р-не Синявино».

Основание: ЦАМО РФ, фонд 130 гв. ШАП, опись 275161, дело 3, лист 14.

В деле «Отчеты о боевых действиях 7 гв. ШАД», значится:

«Сведения о боевых потерях матчасти самолетов и личного состава за январь месяц 1943

Борзенко Б.Е.

года: пилот младший лейтенант БОРЗЕНКО Б., 17.1.43 г. сбит ЗА противника. Состояние экипажа: неизвестно. Состояние самолета: ИЛ-2 № 301024 неизвестно».

Основание: ЦАМО РФ, фонд 7 гв. ШАД, опись 1, дело 9, лист 14.

В деле «Оперсводки 232 ШАД (7 гв. ШАД)» значится:

«Оперсводка № 8 ШТАБ 232 ШАД, БУДОГОЩЬ 17.1.43 г., 22.00

1. Дивизия в течение дня под прикрытием истребителей 12 ИАП 209 ИАД разрушала ДЗОТы, блиндажи, артиллерию на ОП, войска противника в районе Синяино и РП № 6. Разрушала ж.д. вагоны на ст. Чудово, ж.д. полотно на перегоне ст. Тигода–Чудово, ж.д. полотно на участке ст. Торфяное–Бабино; войска противника в Карлово 2-е (8 км ю-з ст. Чудово), автомашины (5 штук) ст. Бабино. Всего произведено 25 самолетовылетов, из них 24 на штурмовые атаки и 1 на разведку погоды...

В результате боевых действий: подавлен огонь батарей ЗА в РП № 6; разбито 2 орудия полевой артиллерии на ОП в районе Синяино; создано два очага пожара в Синяино, отмечены разрывы бомб в расположении ДЗОТов, окопов и артиллерии на ОП в районе Синяино и РП № 6; разрушено ж.д. полотно (3–4 км) юж. ст. Бабино...

Всего не вернулось с боевого задания 3 экипажа и получили повреждения 4 экипажа, из них:

230 ШАП 1 ИЛ-2 № 301024 младший лейтенант БОРЗЕНКО по докладу летчика из группы прикрытия Сормятникова, после атаки цели при развороте на обратный маршрут сбит прямым попаданием снаряда ЗА и горящим упал в районе Синяино».

Основание: ЦАМО РФ, фонд 7 гв. ШАД, опись 1, дело 7, лист 13.

Работы на месте падения не закончены. Захоронение останков младшего лейтенанта Б.Е. Борзенко планируется на воинском мемориале «Новая Малукса» Кировского района Ленинградской области.



Работа в воронке от падения самолета.

Боровин Николай Михайлович Веневцев Михаил Георгиевич

Летчик 703-го штурмового авиаполка 281-й штурмовой авиадивизии 14-й Воздушной армии младший лейтенант **БОРОВИН Николай Михайлович**, 1921 г.р., уроженец: РСФСР, Курская область, Хомутовский район, с. Ефросимовка, мать Борисова (Брисова) Екатерина Кондратьевна, проживала: Крымская АССР, г. Ялта, Исарское шоссе, д.18. Мобилизован Хомутовским РВК в 1942 году.

Воздушный стрелок 703-го штурмового авиаполка 281-й штурмовой авиадивизии 14-й Воздушной армии (звание неизвестно) **ВЕНЕВЦЕВ (Веневцов) Михаил Георгиевич** (соцданные установить не удалось).

Самолет Ил-2 подбит и совершил вынужденную посадку 24 июля 1944 года. Летчик самолета невредим, воздушный стрелок ранен.

Обломки самолета.

Место падения самолета Ил-2 в районе болота «Пятницкий Мох» в районе города Ивангород Кингисеппского района Ленинградской области обнаружено поисковым отрядом «Форпост» (г. Кингисепп, руководитель Виктор Костюкович). При обследовании было выяснено, что самолет совершил вынужденную посадку. Корпус самолета находился в направлении урочища Долгая Нива. При обследовании обнаружены гильзы 7,62 мм и 12,7 мм маркировки 1941 года выпуска, гильзы 23 мм маркировки 1944 года выпуска, крыльевой пулемет ШКАСС, часть затвора пушки ВЯ № БГ 203, вытяжное кольцо от парашюта. Останков экипажа не обнаружено.

В ноябре 2005 года место падения дополнительно обследовано поисковым отрядом «Зов» (г. Ивангород, руководитель Игорь Михайлюк). В кабине на штатном месте обнаружена бирка с номером: П 663.



Бирка с номером П 663.

В январе 2006 года проведено еще обследование места падения самолета поисковым отрядом «Зов» (г. Ивангород). Обнаружен номер: 9243249, найдено вытяжное кольцо от

парашюта, на внутренней части крыла краской Д 432.

В июле 2006 года поисковым отрядом «Зов» проведено дополнительное обследование места падения, обнаружен обломок мотора АМ-38 с номером: 25...7 (варианты: 256787, 256387, 256.07 (97), 256267 (07)).

По мнению руководителя поискового отряда «Зов» Игоря Михайлюка, основанному на изучении архивных документов Центрального архива Министерства обороны, данный самолет мог относиться к потере 703 ШАП 281 ШАД, самолет которого совершил вынужденную посадку 24 июля 1944 года в районе 6 км южнее дер. Карлово. Летчик самолета младший лейтенант Боровин Николай Михайлович невредим, воздушный стрелок Веневцев (Веневцов) Михаил Георгиевич ранен. Самолет Ил-2 № 10462.

В октябре 2007 года Игорем Михайлюком дополнительно обследовано место падения самолета. Обнаружены номера на дюрале: выбито на крыле в районе крепления пушки — 2550100, на крыле нанесен краской номер — 938.



По проведенной исследовательской работе с документами ЦАМО было установлено, что мотор АМ-38ф № 256387 был установлен на самолете Ил-2 № 10462 и списан как боевая потеря 24 июля 1944 года. Что дало возможность подтвердить гипотезу Игоря Михайлюка.

В последствии, летчик Николай Михайлович Боровин (правда, в звании старшины, к сожалению, причину понижения в звании нам установить не удалось) не вернулся с боевого задания 4 августа 1944 года. Его самолет Ил-2 (заводской номер 1872196) был сбит зенитной артиллерией противника в небе Эстонии. Вместе с Николаем Боровиным погиб и воздушный стрелок красноармеец Иван Васильевич Одинцов.

Бувин Андрей Васильевич

Место падения самолета Як-9 в районе поселка Лебяжье (на побережье Финского залива) Ломоносовского района Ленинградской области в 1974 году обнаружено местными жителями.

Вот как эти события описывает в своей книге «С крылатыми героями Балтики» бывший врач 21-го истребительного авиаполка ВВС КБФ Василий Георгиевич Митрофанов: «... Пробыв в Гражданке ровно год, в середине февраля 1944 года наш полк перебазировался в Гора-Валдай, а спустя месяц — опять в Борки.

Вскоре по прибытии в Гора-Валдай мы понесли очередную утрату. Выполняя ответственное задание, 28 февраля 1944 года вблизи своего аэродрома погиб молодой летчик младший лейтенант Андрей Васильевич Бувин. В полк он пришел в середине 1943 года, сразу же после училища. Жизнерадостный двадцатилетний комсомолец Андрей Бувин быстро вошел в боевой строй. За короткое время совершил тридцать успешных вылетов. Был награжден боевым орденом. И вот его не стало. Два дня тщательных поисков оказались безуспешными. Пурга замела следы и сделала бесцельными наши усилия. Так и не удалось его найти и похоронить. Но то, что не удалось тогда, было сделано тридцать лет спустя.

В небольшом лесном болотце, недалеко от лоцманского поселка Лебяжье, юные следопыты случайно обнаружили торчащий из воды металлический предмет. Он оказался частью лопасти воздушного винта самолета Як-9. Бойцами воинской части, куда ребята сообщили о своей находке, были извлечены и другие детали самолета с номерными знаками, пистолет ТТ, ракетница, пуговица морского образца от кителя. Здесь же обнаружили и останки летчика. Тщательное изучение найденного, архивные данные, расспросы ветеранов позволили установить личность погибшего: им оказался А.В. Бувин. 24 марта 1974 года в Борках состоялась торжественно-траурная церемония захоронения останков героя-летчика. Присутствовали приехавшие из Курска брат Андрея — Г.В. Бувин и две сестры — Е.В. Озерова и Л.В. Зыкова. (В.Т. Мельников, вместе с нами участвовавший в церемонии захоронения, дал подробное сообщение об этом событии в газете «Страж Балтики» от 17 апреля 1974 года)...

А вот как катастрофа описана «сухими» архивными документами. Из документов Центрального Военно-Морского Архива: «...Аварийный бюллетень в частях ВВС КБФ.

При выполнении высотного полета двух самолетов Як-9 на высоте 6200 метров по ко-

Летчик 21-го истребительного авиаполка ВВС КБФ младший лейтенант БУВИН Андрей Васильевич, 1923 г.р., уроженец: РСФСР, Курская область, Троснянский район, Гнилецкий с/с, д. Соборовка. Мобилизован Кировским РВК города Уфа Башкирской АССР.

Погиб в катастрофе 28 февраля 1944 года на самолете Як-9 во время учебного полета в районе местечка Гора-Валдай.

манде командира звена лейтенанта Дорохова были выполнены: два виража, две бочки, поворот через крыло с пикированием. Дорохов вывел самолет из пикирования на высоте 2500 метров. Самолет младшего лейтенанта Бувина из пике не вышел. Самолет упал в лес, место падения не найдено. В районе падения обнаружены обтекатели правого колеса шасси и кусок обшивки крыла. Причины: разрушение самолета в воздухе вследствие превышения скорости пикирования...».

Карточка из картотеки безвозвратных потерь ЦВМА.

Останки пилота похоронены на кладбище летчиков ВВС КБФ в поселке Борки Ломоносовского района Ленинградской области 24 марта 1974 года.

Буряк Дмитрий Прокофьевич

Военный комиссар 3 АЭ 3-го гвардейского истребительного авиаполка ВВС КБФ гвардии капитан **БУРЯК Дмитрий Прокофьевич**, 1915 г.р., уроженец: УССР, Днепропетровская область, г. Кривой Рог. Кадровый, в РККА с 1935 года.

Погиб в воздушном бою 28 сентября 1942 года на самолете Харрикейн № АР 743 с мотором Мерлин № 50833/243137.

Место падения самолета «Харрикейн» на болоте Песочное, в районе дер. Манушкино Всеволожского района Ленинградской области обнаружено в 2001 году поисковым отрядом «Невский пятачок» (пос. Невская Дубровка, руководитель Сергей Викентьевич Мельниченко).

В августе 2001 года сводной поисковой экспедицией отрядов «Невский Пятачок», «Высота» (г. Санкт-Петербург, руководитель Виктор Николаевич Дудин), «Наследие» (г. Иркутск, руководитель Георгий Вадимович Куприянов) проведены работы по подъему самолета. На поверхность, с глубины более семи метров поднят мотор самолета и установлен его заводской номер: «MERLIN XX № 50833/243137. Останков пилота не обнаружено. Самолет упал в районе расположения наших наземных частей и, скорее всего, пилота достали и захоронили еще в годы войны. В том числе на это указывает, то, что среди обломков была обнаружена разорванная часть от планшетки, которая была зажата металлом.

Бирки с номерами мотора.



Воронка на месте падения самолета.



Буряк Д.П.

По документам Центрального военного архива было установлено:

Номер самолета Харрикейн: 743

Пилот, гвардии капитан, военком 3 АЭ Буряк Дмитрий Прокофьевич, в воздушном бою в районе Колпино подбит ИА противника, пытался выпрыгнуть с парашютом, погиб 28 сентября 1942 года. Похоронен на кладбище летчиков в д. Большое Манушкино Всеволожского района Ленинградской области.

На сайте Василия Харина www.allaces.ru:

Дмитрий Прокофьевич Буряк

Годы жизни: 10.02.1915 – 28.09.1942

Место рождения: Днепропетровская обл., г. Кривой Рог

Места службы:

13 иап ВМФ 13.04.38÷? Летчик

5 иап/3 гиап ВМФ, ?÷28.09.1942. Военком 3-й аэ

Боевых вылетов: 203

Воздушных побед: 1 индивидуальных и 10 в группе

После окончания в 1933 г. Горнопромышленного училища работал электромонтером.

В РККА с 1935 г. В 1937 г. окончил 3-ю военную авиационную школу пилотов. Мл. лейтенант (1938).

Буряк Д.П.

С 13.04.38 г. мл. летчик 13 иап. Лейтенант (1939).

Участник советско-финляндской войны.

С 31.01.40 г. командир звена 3 аз, ст. лейтенант (03.05.40).

Участник Великой Отечественной войны с первых ее дней.

Гв. капитан (19.06.42), военком 3 аз 3 гиап.

28.09.42 г. в воздушном бою самолет Буряка был подбит и упал. Летчик выпрыгнуть на парашоте не смог.

Похоронен в деревне Б. Манушкино Всеволожского района Ленинградской области.

Всего совершил 203 боевых вылета, сбил 1 самолет противника лично и 10 — в группе.

Награжден орденами Красного Знамени (21.04.40, 24.11.41).

Имя увековечено на мемориале Борки Ломоносовского района Ленинградской области.

«28 сентября 1942 года. Десять «Харрикейнов» из 3-го ГИАП (Костылев, Львов, Усыченко, Киреев, Черненко и др.) в районе Усть-Тосно – Марьино прикрывали переправу войск. В 16.38 на высоте 4000 м атаковали группу из пяти Ю-88. Было повреждено четыре Ю-88, которые со снижением ушли на свою территорию. Затем совместно с летчиками 21-го ИАП вели бой с «мессершмиттами», которые подходили к месту боя по 4–5 машин (всего 8–12 Ме-109). При развороте для атаки противника строй наших самолетов растянулся. Самолет капитана Буряка был атакован с двух направлений, сбит и вместе с летчиком упал в районе Колпино. Вышли из боя два поврежденных Ме-109. Костылев в этом бою лично сбил один Ме-109. В ходе боя Черненко заметил, что один из Ме-109 открыл огонь по самолету ведущего группы. Он направил свой самолет на врага, поймал его в прицел и в упор открыл огонь. В это время сам был атакован, самолет получил серьезные повреждения и с трудом дотянул до аэродрома...».



Мотор самолета
Д.П. Буряка.



Подготовительные
работы к подъему
самолета.

Быстров Владимир Степанович Антонов Алексей Алексеевич Морозов Николай Алексеевич

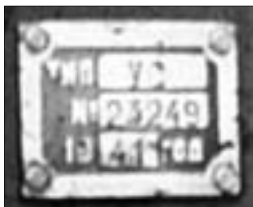
Летчик 225-го ближнебомбардировочного авиаполка
3-й Резервной авиагруппы
лейтенант **БЫСТРОВ** Владимир Степанович, 1914 г.р.,
уроженец: РСФСР, Калининская область, г. Великие Луки,
Советский с/совет д. Акаришево. Жена Валентина
Ивановна, проживала в эвакуации: Ставропольский край,
станция Изобильная. Кадровый.

Штурман, начальник воздушно-артиллерийской службы
225-го ближнебомбардировочного авиаполка
3-й Резервной авиагруппы лейтенант **АНТОНОВ** Алексей
Алексеевич, 1918 г.р., уроженец: РСФСР, Московская
область, Шаховский район, ст. Шаховская.
Кадровый.

Воздушный стрелок-радист,
младший сержант **МОРОЗОВ** Николай Алексеевич.

Сбиты истребителями противника 19 сентября 1941
года на самолете Пе-2 № 13/36 с моторами М-105ра
№/№ 135-1328, 135-1377 в районе населенного пункта
Ларионов остров Киришского района Ленинградской
области.

Таблица с кодами
и радиостанция
самолета.



Место падения самолета Пе-2 в районе болота Соколий Мох обнаружено в августе 2006 года поисковым отрядом «Небо Ленинграда» (руководитель Евгений Халамов, г. Кириши). По расположению обломков самолета было установлено, что самолет упал в болото отвесно. На поверхности были только видны консоли крыльев и часть хвостового оперения самолета. На обломках хвостового оперения самолета поисковиками была обнаружена бирка с номером, который перебит: первый вариант: 11-32, второй вариант: 119-38.

В феврале 2007 года поисковой группой «Небо Ленинграда» начаты работы по подъему обломков самолета. При первом же обследовании воронки, при очистке от мха обнаружены останки одного члена экипажа. Из останков обнаружены ребра, лучевые кости рук, одна рука с кистью с органикой, часть тазобедренной кости, два сапога с костными останками ног. Погибший был одет в утепленный комбинезон и гимнастерку, с синим кантом. Обнаружены обрывки парашюта, на нем штамп, датированный маем 1940 года. Найдены дюралевый планшет с двумя картами: одна центральной части страны (район Москвы), вторая юг страны (Харь-



Быстров В.С.

ков – Курск), так же в планшете найдены листы бумаги с кодами и позывными радиостанции. На обломках помпы найден выбитый номер одного из моторов: РА 135-1328.

1 марта 2007 года поисковым отрядом «Небо Ленинграда» продолжены работы на месте падения самолета. В результате работ обнаружены останки одного члена экипажа самолета, из его личных вещей обнаружен сильно разорванный офицерский ремень, одна перчатка и корочки от комсомольского билета, к сожалению, бумага истрепана. На обрывках дюралья краской, нанесен номер: 3126. Обнаружены две овальные бирки: Р-2 119-36 и 36п14. На лючке написан заводской номер самолета: 13/36.

По проведенной архивной исследовательской работе в Центральном архиве Министерства обороны Виктором Коновым установлено: самолет Пе-2 № 13/36 с моторами М-105 №/№ 135-1328, 135-1377 из состава 225 ББАП 3 РАГ сбит 19 сентября 1941 года в районе Ларионов Остров Киришского района Ленинградской области. Экипаж самолета: летчик лейтенант Быстров Владимир Степанович, штурман лейтенант Антонов Алексей

Алексеевич — не вернулись с боевого задания, погибли, воздушный стрелок-радист младший сержант Морозов — жив, вернулся в полк.

В боевом донесении № 16 от 19.09.1941 года 225 ББАП говорится о том, что в период 10.45 – 11.10 вышеуказанный самолет потерян из виду и сделано предположение, что возможно самолет где-то сел на аэродром на аэроузле (какой аэроузел имеется в виду — в документе непонятно).

В январе 2009 года сводной поисковой экспедицией отрядов «Небо Ленинграда», «Высота» (г. Санкт-Петербург, руководитель Виктор Николаевич Дудин), «Иван Сусанин» (руководитель Константин Юрьевич Москвин) проведена продолжительная экспедиция на месте падения самолета. В результате работы из болота были извлечены: хвост самолета, оборудование кабины стрелка-радиста, крупнокалиберный пулемет БС и другие обломки самолета. Но самое главное — среди обломков были обнаружены фрагменты останков экипажа погибшего самолета.

Из-за трудно-доступной местности на болоте, где обнаружено место падения самолета (летом в этих местах непроходимые топи) работы на месте падения самолета будут продолжены. Захоронение останков погибших воинов планируется провести в пос. Глажево Киришского района Ленинградской области.

Проведя большую изыскательную работу, поисковикам удалось разыскать родных летчика самолета, его дочь...

А вот найти родных штурмана самолета Алексея Антонова пока не удалось, хотя благодаря администрации Шаховского района Московской области удалось многое узнать о нем и его семье:

«... Уважаемые поисковики!

Благодарим Вас за сообщение о нашем земляке Антонове Алексее Алексеевиче, погибшем под Ленинградом.

Мы считаем, что это действительно наши земляки. Об этом свидетельствуют Книга Памяти Московской области, данные архива Министерства обороны РФ.

В поселке Шаховская живут его одноклассники Скородумов Николай Александрович и Чубукова Анна Васильевна. Они подтвердили, что он и его сестра-погодок Валентина учились в одном классе. Это был первый выпуск Шаховской средней школы 1937 года (до этого была семилетняя школа).

И Николай Александрович, и Анна Васильевна хорошо помнят этого парня. Николай Александрович рассказал, что дружил в школе с Алексеем. А Анна Васильевна до сих пор помнит имя его матери — Екатерина Никитовна.





Семья Антоновых жила в центре поселка Шаховская, на левом берегу речки Черногрязка.

Наши земляки — ветераны подтвердили, что Алексей учился в лётном военном училище, потом ушёл на фронт, погиб под Ленинградом. Валентина уехала ещё до Великой Отечественной войны в Москву, проживала где-то на проспекте Мира, следы её затерялись.

Администрация Шаховского муниципального района обратилась к жителям Шаховского района через средства массовой информации с просьбой о помощи в поиске родственников погибшего героя. Сотрудники Шаховского музея исследуют фонд музейных фотографий: пытаются найти фотографию Антонова А.А. в групповых снимках учащихся Шаховской средней школы 1935-1936 годов. О результатах поиска Вам будет сообщено дополнительно.

Глава Шаховского муниципального района В.И. Бака.».



Для сведения:

– в некоторых документах ЦАМО встречается ошибочно внесенные данные на летчика самолета. Так в донесении 3 РАГ его имя указано как Василий;

– воздушный стрелок-радист младший сержант Морозов Николай Алексеевич, который выпрыгнул с парашютом 19 сентября 1941 года и спустя несколько дней вернулся в полк, погиб 24 октября 1941 года на самолете Пе-2 в составе экипажа: летчика лейтенанта Онищенко Ивана Анисимовича и штурмана, начальника связи АЭ лейтенанта Федорова Василия Федоровича в Тихвинском районе Ленинградской области.

Васильев Василий Иванович

Место падения самолета Як-1 в районе деревни Красный Луч Волосовского района Ленинградской области обнаружено зимой 2000–2001 годов местными жителями при рубке леса. Из воронки на болоте, которая образовалась при падении самолета и взрыва, с помощью трактора был поднят и вывезен в поселок Елизаветино Гатчинского района Ленинградской области двигатель самолета М-105ПА № 125-556.

Сведения о нахождении места падения были доведены до командира поискового отряда «Памяти Павших» Михаила Макарова (п. Елизаветино, Гатчинский район). При обследовании места падения самолета останки пилота не обнаружены.

По данным Центрального архива Министерства обороны установлено следующее:

В документах 158 ИАП (103 гв. ИАП) значится: «...самолет Як-1 № 0111 мотор М-105 № 125-556, 13 августа 1941 года летчик Васильев, район Молосковицы, авария. Самолет сгорел. При сопровождении СБ сбит ИА противника в р-не Молосковицы. Загорелся в воздухе. Самолет списать...». Основание: ЦАМО РФ, фонд 103 гв. ИАП, опись 199756, дело 3.

В журнале учета боевых полетов 158 истребительного авиационного полка за 1941 год, значится: «... 13 августа 1941 года. Аэродром Зайцево. 1 АЭ — 3 самолета ЯК-1 летчики: ВАСИЛЬЕВ, ЯКОВЛЕВ, ВОЛКОВ. Задача — вылет на сопровождение Пе-2. ...Задача выполнена, самолеты Пе-2 сопровождали до цели и обратно ... в р-не Молосковицы вели воздушный бой с 4 М-109 (так в документе) в результате л-т ВАСИЛЬЕВ и ЯКОВЛЕВ не вернулись. Из доклада ВОЛКОВА: Яковлев выпрыгнул с самолета на парашюте в р-не южнее Молосковицы. Васильева не видел...» (текст — так в документе). Основание: ЦАМО РФ, опись 342219с, дело 2, листы 25об–26.

В алфавитной книге учета личного состава 158 ИАП за 1941–1942 годы, значится: «... лейтенант ВАСИЛЬЕВ В.И. в госпитале 13.8.41 г....» (других записей нет). Основание: ЦАМО РФ, опись 199786с, дело 2, лист 3.

В книге учета начальствующего состава 158 ИАП за 1941 г. значится: «...заместитель командира эскадрильи, он же штурман эскадрильи Васильев Василий Иванович, лейтенант, 1917 г.р., член ВЛКСМ с 1932 г., образование — среднее, украинец, отец — Иван Петрович, мать — Мария Федоровна. Адрес: УССР, город Ворошиловоград, мест. Вергунка, ул. Революционная, д. 4». Основание: ЦАМО РФ, опись 199784с, дело 1, листы 7об–8.

Заместитель командира 1 АЭ (он же штурман АЭ) 158-го истребительного авиаполка 39-й истребительной авиадивизии ВВС Ленинградского фронта лейтенант ВАСИЛЬЕВ Василий Иванович, 1917 г.р., уроженец: УССР, г. Ворошиловград, местечко Вергунка, ул. Революционная, д. 4. Отец Иван Петрович, мать Мария Федоровна. Кадровый.

13 августа 1941 года на самолете Як-1 № 0111 с мотором М-105 № 125-556 при сопровождении бомбардировщиков СБ в районе Молосковицы Волосовского района Ленинградской области сбит истребителями противника. Самолет загорелся в воздухе, летчик ранен в воздушном бою. Выпрыгнул с парашютом. Жив, доставлен в госпиталь.



Изучение обломков двигателя самолета.

Волчек Степан Андреевич

Командир звена 293-го истребительного авиаполка
1-й Ударной авиагруппы Ставки Верховного
Главкомандования лейтенант (по другим документам
младший лейтенант) ВОЛЧЕК Степан (настоящее имя
Стефан) Андреевич, 1918 г.р.

Не вернулся с боевого задания после воздушного боя
в районе Липовик–Будогощь Киришского района
Ленинградской области 13 мая 1942 года.

В 1994 году поисковым отрядом «Небо Ленинграда» (г. Кириши, руководитель Евгений Халамов) при участии местных жителей на болоте Соколий Мох Киришского района Ленинградской области было обнаружено место падения и обломки самолета Як-1 (заводской номер 1852). При первоначальном обследовании места падения останки летчика обнаружены не были, и только вернувшись на это место в 1997 году, поисковиками, буквально в 100 метрах от места падения самолета, подо мхом были обнаружены останки пилота. Скорее всего, при падении самолета и столкновения его с землей, летчика выбросило из кабины самолета, и более 50-и лет он пролежал рядом с обломками своей боевой машины. В кармане гимнастерки находились хорошо сохранившиеся документы: комсомольский билет, квитанции на сдачу денег, инструкция по эксплуатации самолета Як-1.

При проведении исследовательской работы с документами ЦАМО РФ, были выявлены следующие сведения:

«Лейтенант Волчек Степан Андреевич, 1918 г.р. Уроженец: БССР, деревни Тесово Старобинского района Минской области, исключен из списков офицерского состава приказом ГУФ № 0595 от 31.07.1942 года, как пропавший без вести 13.05.1942 г. Сведений о родных и близких нет».

В другом документе:

«Младший лейтенант Волчек Степан Андреевич, 1918 г.р. Уроженец г.Витебска, ко-



Волчек С.А.

мандир звена 293 ИАП, пропал без вести 13.05.1942 года. Родственники не указаны».

В документах 293 ИАП:

«Потери материальной части и экипажей с 1 мая по 20 мая 1942 года:

Самолеты Як-1. Сбито в воздушном бою — 3 самолета. Не вернулись с боевого задания — 3 человека. Не вернулись с боевого задания 13 мая 1942 года — 2 человека».

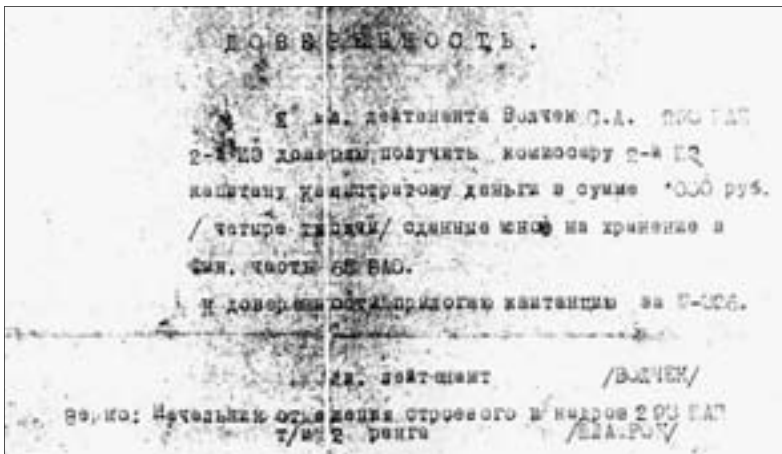
Список потерь личного состава 293 ИАП:

«Волчек Степан Андреевич, младший лейтенант, командир звена. 1918 г.р. Место рождения: г.Витебск, призван Витебским ГВК. Не вернулся с боевого задания после воздушного боя в районе Липовик-Будогощь Киришского района Ленинградской области 13.05.1942 г. Жена – Габа Евдокия Васильевна. Территория оккупирована».

Разночтения в звании погибшего, связаны, скорее всего с тем, что на момент гибели С.А.Волчека приказ о присвоении ему воинского звания лейтенант, еще не дошел по инстанции до командования полка, и поэтому в первоначальных донесениях полка и штаба авиагруппы он учтен как младший лейтенант, а уже в приказе Главного управления кадров ВВС, то есть вышестоящей инстанции, он значится в звании лейтенант.

Останки лейтенанта Волчек С.А. были похоронены на кладбище поселка Глажево Киришского района Ленинградской области в 1997 году. Спустя несколько лет удалось разыскать родных и близких погибшего, и они побывали на месте гибели и захоронения своего родного человека.

Доверенность от имени Волчек С.А., найдена на месте падения самолета в кармане гимнастерке.



Воробьев Афанасий Иванович

Место падения самолета Пе-2 в районе деревни Бабино (район Оломны) Киришского района Ленинградской области обнаружено в сентябре 2007 года поисковым отрядом «Небо Ленинграда» (г. Кириши, руководитель Евгений Халамов). Со слов местных жителей стало известно, что в этом районе во время войны находилась посадочная площадка. По их мнению, самолет подбитый шел на эту площадку, но немного не долетел. При обследовании места падения установлено, что самолет почти полностью находился на поверхности, кабина была выше, моторы чуть ниже. В послевоенное время был разобран на металлолом. В результате обследования места падения был обнаружен технологический лючок на котором был нанесен черной краской номер: 5/60. На обломках одного мотора удалось найти заводской номер мотора: РА 135-1870. Скорее всего, мотор был в ремонте, так как на магнето обнаружен другой заводской номер мотора: ПА 125-592. Были обнаружены авиационный пулемет ШКАС № ЧЕ 218, и крупнокалиберный пулемет УБ № ПФ 84. Останки экипажа обнаружены не были.

В компьютерной базе данных Общественного фонда поисковых отрядов Ленинградской области на погибших и пропавших без вести летчиков имелись следующие сведения, которые могли относиться к данному самолету: «...Воробьев Афанасий Иванович, лейтенант, стрелок-бомбардир, погиб, похоронен д. Оломна Киришского района Ленинградской области 13.05.42 г., 10 кбп 2 РАГ...».

В октябре 2007 года поисковым отрядом «Небо Ленинграда» были проведены дополнительные работы на месте падения самолета. Извлечены обломки второго мотора, на котором обнаружен заводской номер: РА 135-1876, скорее всего мотор также был в ремонте, так как на валу винта обнаружен еще один номер: Р 125-448.

В результате проведенной исследовательской работе с документами Центрального архива Министерства обороны Российской Федерации было установлено, что самолет Пе-2 (заводской номер 3/59) с моторами М-105РА №№ 135-1870, 135-1876 из состава 10 КБАП сбит истребителями противника 15 мая 1942 года и упал в лес в районе Оломна. Экипаж сержанта Мазурина выпрыгнул с парашютами.

Это полностью совпало со сведениями, имеющимися у поисковиков, где было указано о гибели штурмана самолета Пе-2 лейтенанта Афанасия Ивановича Воробьева.

Имя погибшего увековечено на братском воинском захоронении в д. Оломна Киришского района Ленинградской области.

Стрелок-бомбардир 10-го краснознаменного бомбардировочного авиаполка 2-й Резервной авиагруппы лейтенант ВОРОБЬЕВ Афанасий Иванович, 1912 г.р., уроженец: РСФСР, Курская область, Беловский район, с.Русская Бобровка, жена Зарична Мария Степановна. Кадровый.

На самолете Пе-2 № 3/59 погиб при выполнении боевого задания 13 мая 1942 года, сбит истребителями противника, выбросился с парашютом из горящей машины, но парашют не раскрылся. Похоронен в д.Оломна Киришского района Ленинградской области. Экипаж самолета: летчик сержант Мазурин и стрелок живы (данные стрелка не установлены).



Технологический лючок с номером 5/60.



Гапеев Николай Кузьмич

Летчик 283-го истребительного авиаполка 3-й Резервной авиагруппы младший лейтенант ГАПЕЕВ Николай Кузьмич, 1918 г.р., уроженец: РСФСР, Орловская область, город Почеп, Горовский сельский совет, д. Писаревка, жена Гапеева А.Т., проживала в эвакуации: Чкаловская область, г. Бугуруслан. Кадровый.

На самолете МиГ-3 № 4152 с мотором М-35а № 291960 не вернулся с боевого задания 11 сентября 1941 года после воздушного боя в районе д. Лодва – Шапки – Малукса Ленинградской области.

Место падения самолета МиГ-3 в районе урочища Липовик Киришского района Ленинградской области в 2001 году обнаружено поисковыми отрядами «Аверс» (г. Кириши, руководитель Владимир Васильевич Чернышев) и «Небо Ленинграда» (г. Кириши, руководитель Евгений Халамов). В результате подъема обломков самолета с глубины более 7 метров были извлечены останки пилота, младшего лейтенанта Гапеева Николая Кузьмича, 1918 г.р. В карманах гимнастерки сохранился комсомольский билет, пропуск на аэродром, удостоверение личности офицера, телеграммы и письмо от жены. При работах обнаружены две бирки (шильды) с одинаковым номером: Завод № 1 тип 61 агрегат № 4558. Также найдена бирка: Тип 61, агрегат № 4545.

Останки погибшего летчика были торжественно захоронены 8 мая 2001 года, в городе Кириши, на городском кладбище Чирково. Поисковикам удалось разыскать родную сестру Н.К.Гапеева, но по состоянию здоровья она не смогла приехать на захоронение останков брата.



Гапеев Н.К.

(эмульсия фотографии в комсомольском билете отпечаталась на соседней странице)

По данным Центрального архива Министерства обороны были уточнены заводские номера самолета и мотора, на котором погиб Н.К.Гапеев: самолет МиГ-3 № 4152 с мотором АМ-35а № 291960.

Летом 2006 года проведены работы по извлечению с места падения мотора. Из воронки были извлечены: мотор АМ-35а с номером: 291960 (причем последняя цифра была 8, но перебита на 0).

Документы Центрального архива Министерства обороны.

Фонд 20420, опись 1, дело 9, Оперативные сводки 6.9–31.12.41 (225 л).

Оперативная сводка № 6 штаба 283 иап, аэр. Шебенец, к 12.00 11.9.41 года:

... 1 АЭ 3 МИГ-3 в период 9.01–10.08 сопровождали 6 Ил-2 в район ст. Мга и обратно. По наблюдению экипажей снаряды и бомбы сброшены в районе ст. Мга и севернее.

... 1-я АЭ 6 МИГ-3 сопровождала 9 СБ в район Мга–Сологубовка–Сиголово в 9.01–10.08. При возвращении в районе Шапки – станция Малукса – Лодва 5 МиГ-3 на встречных курсах вступили в бой с 7–9 Ме-109. Четыре МиГ-3 с задания не вернулись...

... На аэродром Шибенец не возвратились:

1) командир звена младший лейтенант Я.А. Левин.

2) летчик младший лейтенант И.М. Кондраченко.

3) летчик младший лейтенант Н.К. Гапеев.

4) летчик сержант А.И. Лазарев.



Бирка с номером мотора АМ-35а № 291960.



12.09.1941 сержант Лазарев сообщил о посадке на площадке Красница. Самолет и пилот возвращены на аэродром Шибенец без повреждений.

... Младший лейтенант Кондратенко находится на излечении в Волховском эвакогоспитале. Самолет сгорел. Местоположение самолетов и экипажей младшего лейтенанта Левина и младшего лейтенанта Гапеева неизвестно...»

Это строчки из документов 283 ИАП. Впоследствии полк переименован в 704 ИАП ПВО, а с 8 августа 1944 года — в 144 ИАП.

Выдержки из документов полка, которые описывают напряженность воздушных боев осени 1941 года под Ленинградом:

6.9.41 — 283 ап базируется на аэродроме Череповец.

7.9.41 — 283 ап аэродром Шебенец, в строю 18 самолетов.

9.9.41 — 283 ап прикрывает сосредоточение своих войск, в строю 17 самолетов, связи нет.

10.9.41 — 283 ап сопровождал бомбардировщики к цели в районе Синявино. 1 катастрофа в районе аэродрома. Базирование без изменений. Самолетов: исправных — 15, неисправных — 1. 27 самолето-вылетов.

11.9.41 — 283 ап сопровождал бомбардировщики 452 сбп. 4 МИГ-3 не вернулись, 9 бомбардировщиков не вернулись.

12.9.41 — 283 ап не вернулось 2 самолета. Место не известно.



14.9.41 — 283 ап 5 самолетами сопровождал ПС-84 при перелете Москва–Ленинград. В полку 4 исправных МИГ-3.

15.9.41 — 283 ап сопровождал бомбардировщики в район ст. Мга, Сологубовка. Состав полка: 9 исправных, 1 в ремонте.

17.9.41 — 283 ап имеет состав 9 исправных МИГ-3.

19.9.41 — 283 ап в период 15.00–18.00 сопровождал бомбардировщики в район Вороново, Синявино. 13 самолето-вылетов. Большой пожар в Лодве в результате бомбардировки 452 сбп. 1 самолет сержанта Нетоптанного не вернулся. Состав: 9 исправных, 2 неисправных.

23.9.41 — 283 ап имеет состав 8 исправных, 1 неисправный самолет.

На 26.9.41 — 283 ап базируется на аэродроме Шум (?).

На 4.10.41 — 283 ап в составе 3 РАГ нет.



Для сведения: в Книгах Памяти Оренбургской и Брянской областей фамилия Гапеева увековечена с ошибкой, как: Ганеев.

Гармаш Василий Данилович Алмакаев Гиляджи Мурадымович

Летчик 943-го штурмового авиаполка 277-й штурмовой авиадивизии 13-й Воздушной армии младший лейтенант **ГАРМАШ Василий Данилович**, 1921 г.р., уроженец: УССР, Харьковская область, Липецкий район, с.Липцы, отец Гармаш Даниил Прохорович. Мобилизован Харьковским ГВК, окончил Балашовскую военную авиационную школу летчиков в апреле 1944 года, кадровый, в Красной Армии с 1939 года, в ВВС с 1940 года.

Воздушный стрелок 943-го штурмового авиаполка 277-й штурмовой авиадивизии 13-й Воздушной армии старший сержант **АЛМАКАЕВ Гиляджи Мурадымович**, 1916 г.р., уроженец: РСФСР, Пензенская область, Городищенский район, с. Нижняя Елюзань, жена Алмакаева Галина Харитоновна. Окончил Челябинскую школу стрелков-бомбардиров в 1941 году. В РККА с 12 сентября 1939 года.

Экипаж самолета Ил-2 (заводской номер 304415) с мотором АМ-38ф № 450958 не вернулся с боевого задания 26 июня 1944 года из района Юливеси – цель Баккила, Карельский перешеек.



Гармаш В.Д.

Место падения самолета Ил-2 в районе хутора Юстилла в 2-х км западнее Сайменского канала (2,5 км севернее воинского мемориала «Петровка», 11 км от Выборга) Выборгского района Ленинградской области в 2003 году обнаружено поисковым отрядом «Поиск» (г. Выборг, руководитель Геннадий Дмитриевич Михайлов). Обломки самолета были обнаружены рядом со старой финской дорогой, прямо в ближнем тылу финской обороны. Основная часть обломков отсутствовала, и скорее всего в послевоенное время была сдана в металлолом. Среди обломков поисковикам удалось найти обломок редуктора с номером двигателя: АМ-38 № 450958. Также на месте падения были обнаружены: гильзы от авиационной пушки ВЯ-23 и авиационного пулемета ШКАС. На гильзах год выпуска: 1944.

По документам Центрального архива Министерства обороны было установлено, что мотор АМ-38 № 450958 был установлен на самолет Ил-2 с номером 304415 и на данном самолете не вернулись с боевого задания летчик, младший лейтенант Гармаш Василий Данилович, 1921 г.р., и воздушный стрелок, старший сержант Алмакаев Гиляджи Мурадымович, 1916 г.р.

В течение 2005 года поисковыми группами «Рубин» (г. Санкт-Петербург, руководитель Ни-

колай Анатольевич Михайлов) и «Невская оперативная группа» (г. Всеволожск, руководитель Олег Константинович Попко) проводились дополнительные работы по обследованию места падения самолета. На остатках от бортовой аптечки был обнаружен номер, написанный простым карандашом: 4415.

В 50 м от основного места нахождения обломков кабины на миноискатель удалось обнаружить один крючок от парашюта. На месте обнаружения обломков кабины были найдены сильно обгоревшие костные останки одного из членов экипажа самолета, скорее всего воздушного стрелка. Данная версия подтверждалась находением в этом районе большого количества патронов крупнокалиберного авиапулемета УБТК и гильз от ракетницы. Из парашютной системы в районе нахождения останков обнаружены пряжки, заклепки от парашютной сумки и один крючок. Также были обнаружены: одна пуговица и одна разорванная гильза от пистолета ТТ.

16 июля 2005 года были проведены дополнительные работы на месте падения самолета, в результате которых были найдены: вытяжное кольцо и пряжки от парашюта, столовая ложка (сильно деформированная) и останки летчика.

8 сентября 2007 года останки погибшего экипажа были торжественно захоронены на воинском мемориале, который находится на 4 км Ленинградского шоссе (трасса Выборг – Санкт-Петербург) Выборгского района Ленинградской области.

Вот как описывают последний бой экипажа архивные документы Центрального архива Министерства обороны РФ:

«26.06.1944 г. Ил-2 № 304415 мотор АМ-38Ф № 450958 — не вернулся с боевого задания. 26.06.1944 г. Экипаж 943 ШАП — младший лейтенант Гармаш, воздушный стрелок старший сержант Алмакаев. Сбиты ЗА в районе Юли-веси. Экипаж погиб, самолет сгорел. С 11:35 до 12:35 штурмовали артбатареи и танки противника в районе Баккиля. Метеоусловия — ясно. Боевой порядок группы — «клин». Цель атаковать по команде ведущего. Ведомым давить ЗА противника в районе цели. В районе цели был сильный огонь ЗА и МЗА противника. Ведущий командир группы перед вылетом дал указания всем экипажам по всем вопросам выполнения боевого задания. На маршруте давал указания не растягиваться, держаться компактного строя, следить за воздухом. При подходе к цели подал команду атаковать цель и на бреющем полете уходить на свою территорию. Экипаж летчика Гармаш сбит в районе цели ЗА противника».

Поисковикам удалось разыскать родных погибших.

По сообщению администрации Харьковской области, Василий Гармаш родился в 1922 году. Родители — коренные жители села Липцы, крестьяне-бедняки. После окончания неполной средней школы имени П.В. Щепкина Гармаш

работал в колхозе имени Петровского в селе Липцы. По призыву в РККА служил сперва в Воронеже, затем в Московском военном округе. В настоящее время в школьном музее села Липцы существует стенд, посвященный младшему лейтенанту Василию Даниловичу Гармаш.

Гиляджи Алмакаев закончил Челябинскую школу стрелков-бомбардиров в 1941 году. Но на фронте попал в пехоту в 1076-й стрелковый полк 314-й стрелковой дивизии, связистом. За участие в боях был награжден двумя медалями «За боевые заслуги» (17.05.1943 г., 15.9.1943 г.), «За оборону Ленинграда» (6.7.1943 г.), а попав в авиацию, был награжден еще медалью «За отвагу» (24.02.1944 г.).

Из письма сестры старшего сержанта Алмакаева – Алмакаевой Менявари Мурадымовны: «...Гиляджи родился в 1916 году в селе Нижняя Елюзань. До войны он закончил педагогическое училище в г. Ульяновске и работал учителем начальных классов в нашем селе. В конце 30-х годов Гиляджи женился, и в 1939 году у него родилась дочь Неля. В 1940 году он поступил в летную школу г. Челябинска, которую закончил в этом же году, став стрелком-радистом. В 1944 году был ранен. В апреле 1944 года приезжал после госпиталя домой. После короткого отпуска уехал на фронт, и больше мы его не видели. Его жена Галина Харитоновна тяжело переживала известие о том, что ее муж не вернулся из полета и пропал без вести... В настоящее время ее нет в живых... Еще раз огромное Вам спасибо от всех родных и близких воинов, погибших при защите нашей Родины».



Вещи, найденные на месте падения самолета.

«Их судьбы в единую слиты...»

Гармаш Василий Данилович, летчик, младший лейтенант. Родился 1 января 1921 года в селе Липцы Липецкого района Харьковской области УССР. Украинец. Назначен на должность 10 мая 1944 года. Закончил 10 классов в 1939 году, Балашовскую авиационную школу летчиков в апреле 1944 года. В РККА с 1939 года, в ВВС с 1940 года. Наград нет. Холост. Отец Гармаш Даниил Прохорович проживает по месту рождения сына. Погиб при выполнении боевого задания.

Алмакаев Гиляджи Мурадымович, воздушный стрелок, старший сержант. Родился 5 января 1916 года в селе Нижняя Елюзань Городищенского района Пензенской области. Татарин. Назначен на должность 6 декабря 1943 года. Закончил 1 курс Педагогического института в 1938 году, Челябинскую школу стрелков-бомбардиров в 1941 году. В РККА с 12 сентября 1939 года, в ВВС с 10 августа 1941 по 10 августа 1941 и с 6 декабря 1943 года. До прибытия в полк — радист 1074 стрелкового полка 314 стрелковой дивизии. Награжден медалью «За боевые заслуги» 17 мая 1943 года, медалью «За боевые заслуги» 15 сентября 1943 года, медалью «За оборону Ленинграда» 6 июля 1943 года, медалью «За отвагу» 24 февраля 1944 года. Женат, жена Алмакаева Галина Харитоновна, отец Мурадым Хабибуллович, мать Хадича Хосановна — проживают по месту рождения. Погиб при выполнении боевого задания.

Два человека, две судьбы. Один моложе и прожил меньше. Другой старше и рассказать о жизни есть что, больше. Эти краткие, скупые сведения за которыми прошли жизни двух солдат Великой Отечественной, записаны в алфавитной книге учета личного состава 943-го штурмового авиаполка 277-й штурмовой авиадивизии 13-й воздушной армии Ленинградского фронта. Разные жизненные пути.

Один, окончив десятилетку, стремясь стать полезнее Родине, поступает в военное летное училище и готовится стать летчиком. Вот строки из письма Харьковской областной государственной администрации: «...Гармаш В.Д. по окончании курса неполной средней школы им. П.В. Щепкина в 1936 году работал в колхозе им. Петровского в селе Липцы. Позднее был призван в ряды Красной Армии, сначала служил в городе Воронеже, потом в Московском военном округе...».

Второй, после школы поступает в институт и хочет стать учителем, мечтает передавать детям свои знания. «...До войны он окончил педагогическое училище в городе Ульяновске и

работал учителем начальных классов в нашем селе...» — так пишет в своем письме родная сестра Гиляджи Алмакаева, семидесятишестимилетняя Менявря Мурадымовна.

Первый, не успел создать семью, так и погиб не женатым, не оставив после себя потомства. Сначала военное училище, а потом война. Второй успел. Женится на женщине, которая родила ему дорогого ребенка, частицу их обоих. А потом тоже война, но и на которой по ранению был краткосрочный отпуск. Успел полюбить и быть любимым. «...В конце 30-х годов Гиляджи женился, и в 1939 году у него родилась дочь Неля. В 1944 году был ранен и в апреле 1944 года он приезжал после госпиталя домой. После короткого отпуска уехал на фронт, и больше мы его не видели. Его жена Галина (Алия) Харитоновна (Хуссяиновна) тяжело переживала известие о том, что ее муж не вернулся с полета и пропал без вести...» — продолжает сестра Алмакаева.

В июне 1941 года их жизненные пути, такие разные и не похожие были поделены, на ДО, и ПОСЛЕ. Началась Великая Отечественная война.

Василий Гармаш до апреля 1944 года обучался в Балашовской военной школе летчиков под Саратовом, и прибывает в боевой 943-й штурмовой авиаполк 10 мая 1944 года, как раз в период подготовки к Выборгской наступательной операции.

Гиляджи Алмакаев уже 10 августа 1941 года попадает в 1074 стрелковый полк 314 стрелковой дивизии на должность связиста под Ленинград. В начале войны, многие выпускники авиационных школ и школ авиационных специалистов оказались далеко от авиации, так как большое количество самолетов было уничтожено в первые дни войны прямо на аэродромах, и в частях находилось большое количество «безлошадных» пилотов, штурманов и стрелков-радистов. Ему пришлось пройти трудный и страшный путь пехотинца. В сентябре 1941 года 314-я стрелковая дивизия, в ожесточенных боях, останавливает продвижение немецко-финских войск на реке Свирь, под городом Лодейное Поле. Он выживет там, впервые попав в жестокую мясорубку войны. Он выживет под деревней Гайтолово, на печально знаменитом Синявинском «болотно-высотном» направлении в сентябре 1942 года. Тогда, 314-ю дивизию бросят прорывать кольцо окружения, в котором оказались часть сил 2-й Ударной и 8-й армий Волховского фронта. Только за один день, 30 сентября 1942 года 1074-й стрелковый полк, в котором служил Алмакаев, потеряет убитыми и пропавшими

без вести более 3000 солдат и офицеров, так и не прорвав линии немецкой обороны. Потом, спустя четыре месяца, в январе 43-го, его 314-я дивизия будет прорывать немецкую оборону, и расширять коридор по прорыву блокады Ленинграда в районе «неприступной» Роши Круглая и сожженной деревни Гонтовая Липка. Он выживет и пройдет все эти испытания достойно. Находясь в пехоте, Гиляджи Алмакаев будет награжден двумя солдатскими медалями «За боевые заслуги» и заслуженной «За оборону Ленинграда».

Попав в авиационный полк, старший сержант Гиляджи Алмакаев приказом командира 277 штурмовой авиадивизии от 6 декабря 1943 года назначается на должность воздушного стрелка. И опять бои. Только теперь, он «глаза и защита» летчика самолета. Но и он полностью должен доверять своему пилоту, его жизнь очень часто теперь зависит от мастерства и мужества командира. И он не подвел. Об этом говорит тот факт, что уже 24 февраля 1944 года старший сержант Алмакаев награждается медалью «За отвагу».

Согласно Положения «О наградах и премиях для личного состава военных воздушных сил Красной Армии, Авиации Дальнего Действия, истребительной авиации ПВО, ВВС Военно-Морского Флота за боевую деятельность и сохранение материальной части» объявленно-го Приказом Народного Комиссара Обороны И.В.Сталина № 294 от 8 октября 1943 года, летчики и воздушные стрелки (на двухместных самолетах) штурмовой авиации представлялись к правительственным наградам:

а) за боевые вылеты для атаки наземных и морских объектов противника:

к первой награде — за 10 успешных боевых вылетов;

б) за уничтожение самолетов противника на земле и за сбитые самолеты в воздушных боях:

к первой награде — за 6 самолетов, уничтоженных на земле или 2 лично сбитых самолета в воздушных боях.

На основании вышеизложенного Гиляджи Алмакаев заслужил боевую медаль за 10 успешных боевых вылетов или за два лично сбитых самолета противника. Заметим, что согласно вышеприведенного документа боевым вылетом засчитываемым для награждения, считался каждый полет, связанный со встречей с воздушным противником, или полет, протекавший в зоне зенитного огня противника. На простом языке каждый боевой вылет означал встречу со смертью. Ты или тебя.

Эти две разные на первый взгляд судьбы сведет одно обстоятельство – они оба сгорят в подбитом самолете. 26 июня 1944 года обломки самолета и их сгоревший прах, огнен-

ным смерчем свалится на позиции финской пехоты. Их самолет упадет в 50-и метрах от основной магистрали — дороги, по которой в этом районе идет передвижение войск. Нет, я не буду убеждать или утверждать, что они в последнем смертельном «пике» стремились повторить подвиг капитана Гастелло, шли на огненный таран. В полковых документах об их смерти написано просто: «...находясь под сильным огнем мелко-зенитной артиллерии, не прижался к земле и на высоте 60–70 метров на развороте, допустил большой крен, тем самым увеличил площадь поражения...»

Разве это уменьшает их подвиг.

Спустя шесть десятилетий их обгоревшие останки найдут поисковики. Они так и будут 60 долгих лет вести свой последний бой. Их последний вылет закончится гораздо позднее, а не в горьком для их семей 1944 году. Уже в наше время, люди отдадут им должное, наклонив головы и выпив по 100 грамм русской водки, не чокаясь. Земля, которую они защищали, примет их останки под звуки, государственного гимна, а красные знамена, будут склоняться над небольшими как будто для детей гробиками.

Их судьбы, связанные одной на двоих датой смерти, пересеклись с судьбами живых. Что привело в лес под Юстиллою ребят из поискового отряда «Поиск» города Выборга, под руководством Геннадия Дмитриевича Михайлова? Это они, первыми, на рубеже обороны наткнулись на разбросанные обломки самолета, и там же обнаружили обломок редуктора, на котором был выбит продублированный номер мотора АМ-38ф № 450958, по которому и установили имена погибших летчиков. А ребят из отряда «Невская оперативная группа», из города Всеволожска — Олега Попко, Сергея Громова, Данила Бабашинского, Андрея Клевно, Эдуарда Козловского? Это их миноискатель первым «пискнул» над местом, где была «растерта» об камни, кабина самолета. А Кирилл Лебедев и Николай Михайлов из отряда «Рубин» из города Санкт-Петербурга? Это их руками были найдены останки сначала воздушного стрелка, а потом и летчика.

Есть, что-то свышепредначтанное каждому. Двум ребятам из 44-го сгореть заживо в кабине штурмовика, а уже сейчас, молодым парням из поисковых отрядов из 21-го века, настырно искать и встретиться духовно с ними на склоне небольшой каменистой высоты под Выборгом. Когда поисковикам задаешь вопрос: А зачем вы занимаетесь поиском? Они с трудом смогут ответить на этот простой вопрос. Но, они знают ответ! У каждого на земле, есть свой «крест», который каждый несет по своей жизни...

Илья Прокофьев,
Сентябрь 2005 года.

Гестрин Прокофий Григорьевич Носков Сергей Иванович Максимов Алексей Егорович

Старший летчик 1 АЭ 1-го минно-торпедного авиационного полка ВВС КБФ лейтенант **ГЕСТРИН** Прокофий Григорьевич, 1913 г.р., уроженец: УССР, Сталинская область, ст.Пятихатки, холост. Кадровый, в РККА с 8 июня 1931 года.

Младший летчик-наблюдатель 1 АЭ 1-го минно-торпедного авиационного полка ВВС КБФ младший лейтенант **НОСКОВ** Сергей Иванович, 1918 г.р., уроженец: Красноярский край, Канский округ, с. Спасовка. Мать Анна Филипповна, проживала: РСФСР, г. Иркутск, 3-я Красноармейская ул., д. 20, кв. 1. Кадровый, в РККА с 1938 года.

Стрелок-радист 1 АЭ 1-го минно-торпедного авиационного полка ВВС КБФ краснофлотец **МАКСИМОВ** Алексей Егорович, 1920 г.р., уроженец: РСФСР, Смоленская область, Кармановский район, ст. Трутня.

Мать Ольга Дмитриевна.

Мобилизован Кармановским РВК в 1940 году.

Самолет ДБ-3ф (заводской номер 390903) сбит истребителями противника 18 июля 1941 года в районе Копорье – Бегуницы Ленинградской области.



Гестрин П.Г.

Место падения самолета ДБ-3 в треугольнике деревень Маклаково – Систа – Труново, район Копорье, на краю Карпинского болота по старой дороге от Маклаково на Труново (на границе Кингисеппского, Волосовского и Ломоносовского районов) Ленинградской области было обнаружено поисковым отрядом «Ораниенбаумский плацдарм» (руководитель Лев Николаевич Чуйков) поздней осенью 2007 года.

На обломках киля самолета и крыла обнаружены красные звезды с черной окантовкой.



3 января 2008 года поисковыми отрядами «Ораниенбаумский плацдарм» (г. Сосновый Бор), «Форпост» (г. Кингисепп, руководитель Виктор Викторович Костюкович), «Рубин» (г. Санкт-Петербург, руководитель Николай Анатольевич Михайлов) было проведено первое обследование места падения самолета. На месте падения были обнаружены части центроплана, две стойки шасси, моторы (даже обломки) отсутствовали, что говорило о том, что, скорее всего, моторы были вывезены в металлолом целыми. Окрас дюралюминия на обломках был зеленый, на обломках киля самолета и крыла обнаружены остатки от нанесенных красных звезд с маленькой черной окантовкой. Был сделан вывод, о том, что самолет погиб летом 1941 года. Со слов местного лесника Алексея из деревни Ломаха, который нас выводил к месту падения, ранее на этом месте ему встречались среди обломков части пристыжной системы от парашюта. В 100 метрах от места падения была обнаружена неразорвавшаяся 100 кг авиабомба. На месте падения были обнаружены патроны от авиапулемета ШКАС

1936 и 1938 годов выпуска. Было видно, что самолет сильно горел, так как попадалось очень много кусков плавленного дюрала. В 25 метрах от места основных обломков самолета находились две небольшие воронки.

Первоначально поисковиками ошибочно был сделан вывод о том, что это обломки самолета Пе-2, на это, скорее всего, повлияли имеющиеся легенды, которые будут приведены ниже. В общественном фонде поисковых отрядов Ленинградской области хранились записи-рапорта сделанные ранее от других поисковых отрядов:

– записи Королева Геннадия Юрьевича (п/о Память, г. Ленинград). Запись датирована 1989 годом: «...Информация от жителей п. Маклаково Григорьевых (отца и сына). В 4 км от поселка у мшаги (болота) находится наш сбитый самолет типа СБ. Из рассказа: «Было это осенью 1941 года. Самолет горящим шел над деревней, упал за ней. Примерно через неделю пришел туда отец. Летчики сидели в кабине. Потянул за лямки парашюта. От них шел уже запах. Кабина была зарыта по вровень с землей. Он с товарищами ушли. Пришли через некоторое время, стоял уже холмик и крест из палок, между второй и первой воронкой. По слухам двигателя якобы увозила воинская часть и хвост...». Группа Королева была на месте падения 9 сентября 1989 года. Королев нашел на месте падения кабины очень много стекла и дюрала 3 куска от кабины...»;

– Акт обследования места падения неизвестного советского самолета: «... Место падения самолета (предположительно Пе-2), лесной массив в р-не д. Систа в 8 км от деревни. В 1989 году место падения обнаружено поисковым отрядом «Победа» (Андрей Евгеньевич Стеняев, г. Ленинград). При обследовании места падения обнаружены обломки самолета: стойки шасси, законцовка крыла с фрагментом звезды. Далее обследование не проводилось...».

Основываясь на первичном обследовании места падения и имеющихся вышеприведенных материалов от других поисковых отрядов, был сделан предварительный вывод о том, что возможно поисковики обнаружили место гибели самолета Пе-2 (заводской номер 390920) с моторами М-105Р (№№ Б12-178; Б11-135) из состава 57-го смешанного бомбардировочного авиаполка ВВС КБФ, который 11 августа 1941 года был подбит и горящим упал в районе Копорья. В состав самолета входили: командир 2 АЭ капитан Хотько Леонид Николаевич, 1912 г.р., штурман звена 2 АЭ старший лейтенант Морозов Михаил Васильевич, 1912 г.р., воздушный стрелок-радист 2 АЭ старший сержант Шишкин Петр Елизарович, 1914 г.р. По документам Центрального военно-морского архива было известно, что экипаж самолета

еще в годы войны был похоронен внутри Копорской крепости в пос. Копорье Ломоносовского района Ленинградской области.

31 мая 2008 года поисковым отрядом «Форпост» проводились дополнительные работы по обследованию места падения самолета. При детальном изучении обломков самолета было установлено, что обломки принадлежат самолету ДБ-3ф. При обследовании (было прокопано несколько шурфов) пространства между двумя воронками, в районе падения самолета,



там, где по легенде стояли кресты поисковики ничего не обнаружили. В результате проверки воронок, в первой воронке были обнаружены останки экипажа. При эксгумации были найдены останки всех трех членов экипажа. Останки были сильно раздроблены, видимо при падении самолета и сильно обожжены. Из амуниции были обнаружены остатки от унт, морских форменных ботинок, шлемофоны, полностью извлечен рукав летного реглана, на котором сохранились знаки различия лейтенанта морской авиации. Части пристыжной системы от парашютов обнаружены в районе расположения обломков самолета. Данные находки четко показывали, что это не мог быть экипаж 57 СБАП, погибший 11 августа 1941 года (Хотько–Морозов–Шишкин), а это другой экипаж из состава 57 СБАП или 1 МТАП ВВС КБФ, погибший на самолете ДБ-3ф. А при обнаружении одной головки блока было окончательно определено, что первоначально был сделан ошибочный вывод, о том, что это обломки самолета Пе-2. Головка блока была от звездообразного мотора М-87 или М-88, что говорило о том, что обнаружены обломки самолета ДБ-3ф.

Проведя аналитическую работу, и проверив все потери самолетов ДБ-3 и ДБ-3ф из состава ВВС КБФ, поисковики пришли к выводу, что, обнаружены обломки самолета и останки



экипажа самолета ДБ-3ф № 390903 из состава 1 МТАП ВВС КБФ, который был сбит истребителями противника в районе Копорье – Бегуницы, в составе:

- Гестрин Прокофий Григорьевич, лейтенант, младший летчик 1 АЭ;
- Носков Сергей Иванович, младший лейтенант, младший летчик-наблюдатель 1 АЭ;
- Максимов Алексей Егорович, краснофлотец, стрелок-радист 1 АЭ.

Что интересно, в документах Архивного Отдела ЦВМА (г. Москва) в оперативных документах ВВС КБФ в этом экипаже также значился еще воздушный стрелок Никандров, но фамилии Никандров в списках безвозвратных потерь полка не было. По архивным документам указывалось, что самолет был сбит огнем истребителей противника в районе дер. Бегуницы, экипаж погиб.

Выписка из боевого донесения № 25 за 18.07.41 года: «...На 18.07.1941 г. 1-й МТАП имел задачу разведку Рижского залива и бомбардировочный удар по транспортам противника в Рижском заливе. 1 АЭ в составе пяти

самолетов ДБ-3 в 11.00 произвела вылет с аэродрома Клопицы. В 13.08 по 13.25 просмотрела район от мыса Колка до маяка Мерсрагс, не заметив кораблей и транспортов противника вернулась обратно с бомбами. В 15.05 при подходе к своему аэродрому в районе дер. Бегуницы были атакованы истребителями противника Ме-109 в количестве 7 штук. В результате воздушного боя два экипажа ДБ-3 сбиты, третий экипаж ушел со снижением, о месте посадки его неизвестно. С задания не вернулись: летчик Тальянов, штурман Никулин, стрелки-радисты Виноградов и Сорокин. Летчик Новицкий, штурман Просвиряк, стрелки-радисты Вишневы и Баланков. Летчик Гестрин, штурман Носков, стрелки-радисты Никандров и Максимов...». (АО ЦВМА, ф. 122, оп. 28619, л. 104).

В книге В.И. Минакова «Балтийские Соколы (Записки морского летчика)» (Издательство Политехника, Санкт-Петербург, 1995, стр.367) упоминается: «...Вслед за группой Беляева удачно отбомбилась по танкам 1-я эскадрилья (эскадрилья Беляева наносила БШУ в р-не озера Самро – авт.) На обратном пути наших бомбардировщиков возле Капорья перехватили восемь Ме-110. В тяжелой, кратковременной схватке были сбиты два самолета ДБ-3б. Погибли экипажи заместителя командира эскадрильи старшего лейтенанта Александра Ивановича Тальянова и летчика лейтенанта Прокофия Григорьевича Гестрина...».

Для сведения:

– Гестрин Прокофий Григорьевич, 1913, УССР, Днепропетровская обл., ст. Пятихатка. Жена Нина Андреевна, дочь Ларита (1939) (по другим документам: Дорита, 1934 г.р.), г. Ростов-на-Дону, Халтуринский пер., д. 96 кв.3. Мать Ефросинья Петровна. Кадровый, с 1931 года. ЦВМА, ф. 988, оп. 0018709, д. 4. Член ВКП(б) с 1938 года № 1961406.

– Носков Сергей Иванович, 1918, Красноярский край Канский округ с. Спасовка. Мать Анна Фил.... г. Иркутск 3-я Красноармейская д.20 кв.1. Кадровый, с 1938 года. ЦВМА, ф. 988, оп. 0018709, д. 4. Член ВЛКСМ с 1936 года № 5401913. АО ЦВМА, ф. 122, д. 27914, л. 63,65.

– Максимов Алексей Егорович, 1920, Смоленская обл., Кармановский р-н, ст. Трутня. Мать Ольга Дмитриевна. Мобилизован Кармановским РВК в 1940 году. ЦВМА, ф. 988, оп. 0018709, д. 4. Член ВЛКСМ с 1938 года. АО ЦВМА, ф. 122, д. 27914, л. 63,65.

22 июня 2009 года на воинском кладбище в деревне Мануйлово Кингисеппского района Ленинградской области была проведена торжественная церемония захоронения останков погибшего экипажа. На месте захоронения установлен памятник с фамилиями погибших.



Глухов Григорий Иванович Яйченя Марк Семенович Команов Афанасий Филиппович

Место падения самолета СБ в районе болота Коврыгина Гладь (в районе между урочище Виняголово и станцией Погостье) Кировского района Ленинградской области обнаружено в 1998 году поисковым отрядом «Память» (г. Ленинград, руководитель Геннадий Юрьевич Королев). При проведении поисковых работ на месте падения самолета были найдены останки трех членов экипажа. У одного из погибших частично сохранились документы, в которых удалось прочесть только воинское звание: старший политрук. При извлечении двигателей были установлены их номера: М-103А №№ 023-344, 023-357. В результате архивных исследований, проведенных в Центральном архиве Министерства обороны были установлены данные на погибших.

18 января 1942 года из района Виняголово не вернулся экипаж самолета СБ № 5/Е (в документах ЦАМО были указаны моторы М-103а: №/№ 023-357 и 043-140, что говорит о том, что скорее всего один мотор был в ремонте и поисковиками были найдены номера одного ремонтного мотора) в составе: летчика, заместителя командира АЭ, старшего лейтенанта Глухова Григория Ивановича, 1918 г.р., штурмана, военкома АЭ, старшего политрука Яйченя Марка Семеновича, 1907 г.р., стрелка-радиста, младшего сержанта Команова Афанасия Филипповича 1917 г.р.

Останки погибшего экипажа были похоронены на воинском кладбище в деревне Погостье Кировского района Ленинградской области.

Архивные документы ЦАМО РФ. В деле с отчетностью по эксплуатации части 2 САД значится:

«...Акт 8.02.1942 г. 34 сбп. Настоящий составлен комиссией ... на списание мотора М-103А № 023-357, находящегося на самолете СБ № 5/Е, не вернувшегося с боевого задания 19 февраля 1942 года. Мотор М-103А № 023-357, выпущен заводом № 26 в 1938 г...»
Основание: ф. 2 сад, оп. 1, д. 38, л. 56.

Там же: «...Акт 34 сбп от 8 февраля 1942. Настоящий акт составлен комиссией, ... на списание мотора М-103А № 043-140, находящегося на самолете СБ № 5/Е, не вернувшегося с боевого задания 19 февраля 1942 года...»

Там же: «Отчет за период военных действий 34 сбп с 1.12.41:

Заместить АЭ 34-го бомбардировочного полка 2-й бомбардировочной авиадивизии старший лейтенант ГЛУХОВ Григорий Иванович, 1908 г.р., адрес семьи: Узбекская ССР, город Ташкент, п/о 14, корп. 13. Жена Анна Филипповна. Кадровый.

Штурман, военный комиссар АЭ 34-го бомбардировочного авиационного полка 2-й бомбардировочной авиадивизии старший политрук ЯЙЧЕНЯ Марк Семенович, 1907 г.р., адрес семьи: Узбекская ССР, город Ташкент, п/о 14, корп. 13. Жена Мария Мироновна. Кадровый

Воздушный стрелок-радист 34-го бомбардировочного авиационного полка 2-й бомбардировочной авиадивизии младший сержант КОМАНОВ Афанасий Филиппович, 1912 (по другим данным - 1917) г.р., уроженец: РСФСР Курская (в настоящее время Белгородская) область, Старооскольский район, д. Малая Обуховка. Мобилизован Старооскольским РВК.

Экипаж самолета СБ (заводской номер 5/Е) с моторами М-103 (№/№ 023-357, 023-344) не вернулся с боевого задания ночью с 18 на 19 января 1942 года в районе Виняголово Ленинградской области.

34 сбп: .. при перелете на Ленинградский фронт полк потерял 3 самолета СБ № 1/241, 11/241, 18/240. 6 самолетов №/№ 4/241, 15/128, 17/239, 5/е, 15/а и 11/72 потеряны во время боевых действий от огня ЗА и ИА противника...». Основание: ф. 2 сад, оп. 1, д. 38, л. 81–82.

Работа на месте падения самолета.



В деле «с отчетностью по боевой работе управления 2 ад», значится:

«...Доношу, что за время с 1.01.42 по 19.01.42 дивизия имеет следующие боевые потери материальной части и личного состава: ...34 сбп, тип самолета СБ, 18.01.42, заместитель командира эскадрильи, старший лейтенант ГЛУХОВ Григорий Иванович, военком АЭ, старший политрук ЯЙЧЕНЯ Марк Семенович, стрелок-радист сержант КОМАНОВ Афанасий Филиппович. Вылетал для бомбардирования Виняголово, после выполнения задания самолет вошел в облака и

на свой аэродром не вернулся. Предполагается, что самолет произвел вынужденную посадку восточнее ст. Погостье. Результаты посадки неизвестны. Состояние экипажа неизвестно. Состояние самолета неизвестно». Основание: ф. 2 сад, оп. 1, д. 24, л. 2.

За 19.01.42 — потеря в полку нет. В документах 2 сад за 1941–1942 гг. единичные случаи указания номеров моторов. 2 сад входила в состав ВВС Ленинградского фронта.

В деле «С донесениями о потерях личного состава Ленинградского фронта», значится:

«Именной список безвозвратных потерь личного состава 34 и 44 полков 2 дивизии:

...5. ЯЙЧЕНЯ Марк Семенович, ст. политрук, военком АЭ, 1907 г.р., ур. г. Ташкент. Жена Яйченя Мария Миронова. г. Ташкент, п/о 14, корп. 13.

6. ГЛУХОВ Григорий Иванович, ст. лейтенант, зам. командира эскадрильи, 1908 г.р., ур. г. Ташкент. Жена ГЛУХОВА Анна Филипповна: г. Ташкент, п/о 14, корп. 13.

7. КОМАНОВ Афанасий Филиппович, младший сержант, стрелок-радист, 1917 г.р., ур. Курская обл., Старо-Сокольский (ошибка, правильно: Старооскольский – авт.), Малая Обуховка. Отец Каманов Филипп, адрес тот же.

Все 18 января 1942 г. не вернулись с боевого задания из района Виняголово ночью на самолете СБ».

Основание: ф. ЛенФ, оп. 1260, д. 906, лл. 332, 376.



**Кладбище в д.Погостье,
на котором похоронен
экипаж Г.И.Глухов –
М.С.Яйченя –
А.Ф.Команов.**

Голиков Иван Иванович Рязанцев Илья Тихонович Белых Константин Николаевич



Голиков И.И.



Рязанцев И.Т.

Командир звена 34-го гвардейского бомбардировочного авиаполка 276-й бомбардировочной авиадивизии 13-й Воздушной армии гвардии старший лейтенант ГОЛИКОВ Иван Иванович, 1908 г.р., уроженец: РСФСР, Воронежская область, Грязинский район, с. Грязи, мать Таисия Андреевна. Кадровый.

Штурман (стажер из состава 18-й запасной авиабригады) 34-го гвардейского бомбардировочного авиаполка 276-й бомбардировочной авиадивизии 13-й Воздушной армии капитан РЯЗАНЦЕВ Илья Тихонович, 1910 г.р., уроженец: РСФСР, Курская область, Тербунский район, Березовский с/совет, д. Тульская. Жена Рязанцева Александра Евдокимовна, проживала: Татарская АССР, город Чистополь, ул.Вахитова, д.78 кв.14. Кадровый.

Воздушный стрелок-радист 34-го гвардейского бомбардировочного авиаполка 276-й бомбардировочной авиадивизии 13-й Воздушной армии гвардии старший сержант БЕЛЫХ Константин Николаевич, 1917 г.р., уроженец: Бурят-Монгольская АССР, Заигральский район, д.Старая Курба, мать Мария Осиповна. Кадровый.

Экипаж самолета Пе-2 (заводской номер 16/150) с моторами М-105ра (№/№ к24-2492, к24-2457) не вернулся с боевого задания 13 апреля 1943 года, сбит истребителями противника в районе Тайцы – Лукаши Гатчинского района Ленинградской области. Воздушный стрелок-радист К.Н. Белых выпрыгнул с парашютом над территорией противника и попал в плен, вернулся из плена 29 декабря 1943 года, после возвращения из плена умер от ран 10 декабря 1944 года. Летчик И.И. Голиков и штурман И.Т. Рязанцев — погибли.

Место падения самолета Пе-2 в районе 500 метров западнее поселка Торфопредприятие (на краю леса, на просеке в сторону ж/д) район поселка Тайцы Гатчинского района Ленинградской области в первые был обнаружен в 1989 году поисковым отрядом «Победа» (г. Ленинград, руководитель Александр Сергеевич Рувимов). При первом обследовании места падения были обнаружены частичные останки одного члена экипажа. В то время, поисковики посчитали, что обломки самолета относятся к одноместному варианту штурмовика Ил-2.



Заводской номер мотора: 24-2457.

В 2003 году место падения было дополнительно обследовано поисковым отрядом «Высота» (г. Санкт-Петербург, руководитель Виктор Николаевич Дудин). Из воронки, которая образовалась от падения самолета, и была не тронута в 1980 году, были извлечены останки еще одного члена экипажа самолета и двигатель М-105РА с заводским номером № 24-2457. Работа по подъему обломков самолета проводилась в течение нескольких выездов поисковыми отрядами «Высота» и поисковыми отрядами Гатчинского района под руководством начальника штаба поисковых отрядов района Эдуарда Николаевича Брюквина.

По данным Центрального архива Министерства обороны было установлено, что: самолет Пе-2 № 16/150 с двигателями М-105РА №№ 24-2457 и 24-2492 не вернулся с боевого задания 13 апреля 1943 года. В этот же день не вернулось еще четыре самолета.

По проведенным архивным исследованиям было установлено: «...Самолет Пе-2 № 16/150 при подходе к Лукаши, атакован ИА противника. Дымящим вышел из строя и ушел в северном направлении. Дальнейшая судьба неизвестна. Экипаж самолета: летчик, гвардии старший лейтенант Голиков Иван Иванович, 1918 г.р., штурман полка, капитан Рязанцев Илья Тихонович, 1910 г.р., — не вернулись с



Мотор М-105РА самолета Пе-2.

боевого задания, пропали без вести. Стрелок-радист, гвардии старший сержант Белых Константин Николаевич, 1917 г.р., значился тоже пропавшим без вести, но в книге учета личного состава полка есть запись: «Возвратился из плена в часть 29 декабря 1943 года. Умер от ран в госпитале 10 декабря 1944 года...».

Останки погибшего экипажа захоронены на воинском мемориале летчиков на Корпиковском шоссе (пос. Мариенбург) Гатчинского района Ленинградской области.

Для сведения: В марте 2009 года от начальника штаба поисковых отрядов Гатчинского района Ленинградской области Эдуарда Николаевича Брюквина поступила следующая информация: «... В поселке Тайцы Гатчинского района в местной школе работает физрук, который рассказывал, что рядом с Тайцами (южнее поселка, в районе колхозных клубничных полей) есть могила летчиков. На могиле установлен небольшой обелиск, к которому прикреплен табличка с надписью: «...На этом месте похоронен экипаж самолета Пе-2 из 34-го гв. БАП, погибший 13 апреля 1943 года. Летчик гвардии капитан Голованов М.Г., штурман гвардии капитан Пушков Н.П...».

Для сведения: На самолете Пе-2 № 6/132 погибли летчик Голованов М.Г. и штурман Пушков Н.П. (согласно боевого расчета). В этом вылете с ними находился другой стрелок-радист, возможно гвардии старшина Молчанов Л.П. (который, согласно книге учета полка, попал в плен). Приписанный по боевому расчету стрелок-радист Рудаков в полете участия не принимал.

В ОБД «Мемориал» найден следующий документ (ЦАМО РФ, ф. 33, оп. 595608, д. 7, л. 49):

Приказ Главного Управления кадров Советской Армии от 3 июля 1952 года № 0918: «... Отменить статьи приказов ГУФ КА, ГУК НКО и ГУК ВС в отношении офицеров, которые исключены из списков Советской Армии, как погибшие и пропавшие без вести в боях против немецко-фашистских войск, но впоследствии оказавшиеся в живых: ... Военкомат Татарской АССР. Статью 18 приказа ГУК НКО № 0412-43 г., в отношении капитана Голованова Михаила Григорьевича – заместителя командира авиационной эскадрильи 34 гвардейского бомбардировочного авиационного полка 276 бомбардировочной авиационной дивизии, исключенного, как пропавшего без вести 13 апреля 1943 года, который по донесению начальника УК ВВС № 855445 жив, приказом Южно-Уральского военного округа № 0705 от 23 ноября 1945 года уполнен в запас в Осипенковский РВК Запорожской области. 1908 г.р., член ВКП(б), жена Голованова Наталья Ивановна — Циньинский р-н с. Шинья. Справка: вх. № 024267-52 г...».

«Ленинградцы не забудут...!»

Битва за Ленинград многими современными историками сравнивается с французским Верденом. «Черные дни» - это тяжелые бои 41-го, неудачные операции по прорыву блокады: Любаньская и Синявинская, летом и осенью 42-го. Множество других, «незнаменитых» операций и боев местного значения, за которыми стояли сотни, тысячи, миллионы жизней наших солдат и офицеров.

«Черные дни» были и у каждого авиационного полка, который сражался в небе Ленинграда. Таким днем, для авиации Краснознаменного Балтийского Флота стало 30 июня 1941 года, принесший потерю десятков самолетов над переправами через Двину. 25 июня 1941 года, стало трагедией для 72 СБАП, потерявшего

в один день 11 самолетов. Дни с 4 по 6 июля 1941 года стали «черными» для бомбардировочной авиации, когда она бомбила танковые колонны немцев под Псковом и Островом.

Война жестока, и потери на войне не редкость. Но тяжелым грузом на плечи личного состава авиаполков ложилась печаль в те дни, когда из состава эскадрилий, на свой аэродром возвращались единицы, а иногда и никого.

«Черным днем» для 34-го гвардейского бомбардировочного авиаполка Ленинградского фронта стал день 13 апреля 1943 года.

История, которая напомнила нам об этом, началась в наши дни...

Этот рассказ мы начнем с документов.

Аналитическая записка по установлению имен погибших членов экипажа самолета Пе-2, 34-го гвардейского бомбардировочного авиаполка 276 БАД 13 ВА, погибшего 13 апреля 1943 года и обнаруженного в районе пос. Тайцы Гатчинского района Ленинградской области.

1. Обстоятельства обнаружения обломков самолета и установление данных для архивного поиска.

1.1. 11 июля 1989 года поисковым объединением «Победа» (руководитель А. С. Рувимов) обследовано место падения советского самолета в р-не 3,5 км южнее пос. Тайцы Гатчинского района Ленинградской области. В результате работ обнаружены останки одного члена экипажа (сильно обгоревшие костные останки), части пристыжной системы от парашюта, обгоревший пистолет ТТ, гильзы от УБТК и ШКАС. Модель самолета не установлена.

1.2. В мае 2003 года руководителем поискового отряда «Высота» (г. Гатчина) Эдуардом Брюквинным обнаружено место нахождения обломков самолета. Сотрудниками Фонда поисковых отрядов Ленинградской области и поисковым отрядом «Высота» (руководитель В.Н. Дудин) были проведены работы по подъему обломков двигателя самолета из воронки. В результате проведенных работ двигатель самолета был извлечен с глубины более 2 метров. При осмотре двигателя было установлено, что данный двигатель является мотором М-105ра с номером: К 24-2457. В развале головок блока находились такелажные крепления, а крепления под пулемет УБТК отсутствовали, что точно указывает на то, что данный двигатель устанавливался на тип самолета — Пе-2. По классификации выбитого номера установлено, что данный мотор изготовлен в четвертом квартале 1942 года. По нашему предположению экипаж данного самолета мог погибнуть в начале 1943 года, и скорее всего, принадлежал к авиаполкам 276-й бомбардировочной авиа-

дивизии (БАД) 13 Воздушной армии. Также, в воронке были обнаружены костные останки экипажа самолета, пряжки от парашюта, куски штурманской линейки и штурвал самолета.

2. Сведения ЦАМО по установленным данным.

По установленному номеру мотора была проведена работа с архивными документами, хранящимися в Центральном архиве Министерства обороны РФ в городе Подольске Московской области. По документам архива было установлено, следующие:

Приказ 276 БАД по 34 гв. БАП № 019 от 15 апреля 1943 года:

«...Самолет Пе-2 № 16\150 с моторами М-105 № К-24-2492, № К-24-2457 не возвра-

Место падения самолета.



тившийся с боевого задания 13 апреля 1943 года исключить из боевого состава полка и списать по книгам учета». (Основание: ЦАМО: Фонд 276 бад, опись 1, дело 45, лист 63.)

В деле с именными списками безвозвратных потерь 34 гв.БАП значится:

– Курьин Леонид Васильевич, гвардии младший лейтенант, начальник связи 1 эскадрильи — 13 апреля 1943 года погиб в воздушном бою при выполнении бомбометания по аэродрому Красногвардейск (умер 13 апреля 1943 года от ран). Похоронен в местечке Углово Всеволожского района Ленинградской области;

– Полковников Леонид Самсонович, гвардии младший лейтенант, пилот — 13 апреля 1943 года погиб в воздушном бою от истребителей противника. Похоронен в местечке Углово Всеволожского района Ленинградской области;

– Бубнов Георгий Алексеевич, гвардии лейтенант, стрелок-бомбардир — 13 апреля 1943 года погиб в воздушном бою. Сбит истребителями противника. Похоронен в местечке Углово Всеволожского района Ленинградской области;

– Пушков Николай Павлович, гвардии капитан, адъютант эскадрильи, штурман — 13 апреля 1943 года не вернулся с боевого задания — пропал без вести в районе Пушкин – Красногвардейск;

– Голованов Михаил Григорьевич, гвардии капитан, заместитель командира эскадрильи, летчик — 13 апреля 1943 года не вернулся с

боевого задания — пропал без вести в районе Пушкин - Красногвардейск;

– Молчанов Леонид Прокофьевич, гвардии старшина, воздушный стрелок-радист — 13 апреля 1943 года не вернулся с боевого задания — пропал без вести в районе Пушкин – Красногвардейск (возвратился в часть 29 декабря 1943 года);

– Голиков Иван Иванович, гвардии старший лейтенант, командир звена, летчик — 13 апреля 1943 года не вернулся с боевого задания — пропал без вести в районе Пушкин – Красногвардейск;

– Рязанцев Илья Тихонович, капитан, штурман полка — 13 апреля 1943 года не вернулся с боевого задания — пропал без вести в районе Пушкин – Красногвардейск;

– Спотаев Мукан, гвардии сержант, воздушный стрелок-радист — 13 апреля 1943 года не вернулся с боевого задания — пропал без вести в районе Пушкин – Красногвардейск;

– Краснов Константин Александрович, гвардии старший сержант, воздушный стрелок-радист — 13 апреля 1943 года не вернулся с боевого задания — пропал без вести в районе Пушкин – Красногвардейск;

– Былых Константин Николаевич, гвардии старший сержант, воздушный стрелок-радист — 13 апреля 1943 года не вернулся с боевого задания — пропал без вести в районе Пушкин – Красногвардейск (возвратился в часть 29 декабря 1943 года).

Основание: ЦАМО: Фонд 34 гв.БАП, опись 597933, дело 1, лист 24-25.

В деле с отчетами 276 БАД о боевой работе за 13 апреля 1943 года значится:

«...третий вылет 13 апреля 1943 года с 18.00 до 19.05 группой 34 гвардейского бомбардировочного авиаполка, в составе семи Пе-2, под командованием гвардии майора Кованева, под прикрытием восьми Як-7 29-го гвардейского истребительного авиаполка — бомбардировочный удар по аэродрому Красногвардейск.

После взлета, при сборе в районе своего аэродрома, на самолете, пилотируемом гвардии младшим лейтенантом Куриленко, не убрались шасси, вследствие чего он произвел посадку и на выполнение задачи ушло шесть Пе-2.

Полет до цели производился по маршруту: аэродром – ворота № 9 – Черная Речка – Кобралово – Лукаши – цель.

На маршруте в районе Черная Речка группа была обстреляна сильным огнем зенитной артиллерии противника. В это время истребители прикрытия оторвались от бомбардировщиков и на остальном маршруте их группу не прикрывали.

В районе Кобралово группа Пе-2 была атакована 6-и истребителями противника ФВ-190, после второй атаки самолет 2 звена, пилоти-



**Гвардии капитан
Голованов Михаил
Григорьевич.**

руемый гвардии капитаном Головановым, обжигая пламенем вышел из строя, ушел в северо-западном направлении. Дальнейшая его судьба неизвестна.

При подходе к Лукаши, группа вновь была атакована истребителями противника, в результате чего самолет ведущего 2 звена, пилотируемый гвардии лейтенантом Голиковым, охваченный дымом, вышел из строя и ушел в северном направлении. Дальнейшая судьба также неизвестна.

Оставшимися в строю четырем Пе-2, под непрерывными атаками истребителей и огнем зенитной артиллерии противника, в 18.53 произведено бомбометание по цели с горизонтального полета, с высоты 3700 метров.

На обратном маршруте в районе Тайцы, группа атакована истребителями противника, в результате чего подбит самолет, пилотируемый гвардии младшим лейтенантом Полковниковым, который со снижением вышел из строя, последующими атаками подожжен, развалился в воздухе на высоте 500-600 метров и упал в районе Шушары. Летчик — гвардии младший лейтенант Полковников и стрелок-бомбардир гвардии младший лейтенант Бубнов, предположительно были убиты в воздухе, стрелок-радист — гвардии старший сержант Краснов выбросился с парашютом, (парашют не раскрылся) и упал на территории противника.

Во время атаки в районе Тайцы в экипаже ведущего группы гвардии майора Кованева был тяжело ранен штурман эскадрильи Герой Советского Союза гвардии майор Юрченко и смертельно ранен стрелок-радист гвардии младший лейтенант Курьин (умер после посадки самолета на свой аэродром).

Оставшиеся в строю 3 Пе-2 при подходе к Пулково вновь атакованы истребителями противника, после этой атаки загорелись оба ведомые. Самолет, пилотируемый гвардии младшим лейтенантом Сацердотовым, атакован вторично. Самолет потерял управляемость, был подожжен. Летчик гвардии младший лейтенант Сацердотов и стрелок-бомбардир гвардии младший лейтенант Завельский — выбросились с парашютом и приземлились на своей территории в районе Шушары. Стрелок-радист этого экипажа гвардии сержант Спотаев выбросился на парашюте, без команды летчика в районе Александровка, приземлился на территории, занятой противником и по наблюдениям наземных частей взят в плен.

Второй самолет, из оставшейся тройки, пилотируемый гвардии младшим лейтенантом Поляковым, атакованный в районе Пулково, загорелся, после чего повторно атакован. Экипаж по команде летчика выбросился на парашютах и приземлился в районе Средняя Рогатка. Летчик Поляков и стрелок-бомбардир Черепов-

ский невредимы, стрелок-радист гвардии старший сержант Ситюк — ранен...».

(Основание: ЦАМО, фонд 276 БАД, опись 1, дело 5, лл.82-83.)



Гвардии младший лейтенант Поляков Александр Михайлович.

В приказах по 34 гвардейскому бомбардировочному авиаполку, значится:

«...№ 019 от 15 апреля 1943 года:

1. Самолет Пе-2 № 6\132, моторы М-105 №\№ к24-1741, к24-1744;
2. Самолет Пе-2 № 16\150, моторы М-105 №\№ к24-2492, к24-2457;
3. Самолет Пе-2 № 18\159, моторы М-105 №\№ 204-24, 176-24;
4. Самолет Пе-2 № 20\165, моторы М-105 №\№ к31-093, к31-038;
5. Самолет Пе-2 № 14\164, моторы М-105 №\№ 359-24, 226-24.

– не возвратившиеся с боевого задания 13 апреля 1943 года — исключить из боевого состава полка и списать по книгам учета самолетов и моторов...».

(Основание: Фонд 34 гв.БАП, опись 266465, дело 2, лист 24.)

3. Обстоятельства гибели экипажей (разбивка по экипажам).

По информации, полученной из Центрального архива Министерства Обороны РФ, было необходимо определить в первую очередь, кто же из перечисленных выше авиаторов погиб в найден-

ном самолете. Поэтому мы попытались описать и сопоставить обстоятельства гибели каждого экипажа и постараться установить пофамильный список экипажей каждого самолета.

Из архивных документов стало известно, что первый самолет был атакован и сбит при подходе к цели в районе деревни (станции) Кобралово (Гатчинский район Ленинградской области). Второй самолет атакован и сбит при подходе к населенному пункту Лукаши (Гатчинский район Ленинградской области). Оставшиеся четыре самолета в группе, выполнили задание и нанесли бомбоштурмовой удар по цели — аэродром Красногвардейск (черта города Гатчина). После бомбометания, в районе Тайцы были вновь атакованы истребителями противника, где потеряли еще три самолета. Самолет ведущего группы — майора Кованева с подбитым мотором совершил вынужденную посадку на свой аэродром Углово во Всеволожском районе Ленинградской области.

Ниже, используя документы ЦАМО («Журнал боевых действий 34 гв.бап», «Дело с отчетами 276 БАД о боевой работе за 13 апреля 1943 года» и «Именной список безвозвратных потерь 34 гв.бап 276 БАД»), описаны краткие обстоятельства гибели данных самолетов.

3.1. Первый самолет:

Обстоятельства: Атакован истребителями противника при подходе к цели в р-не Коб-

ралово. Объятый пламенем вышел из строя, ушел в северном направлении. Дальнейшая судьба неизвестна.

Экипаж: Самолет пилотировал летчик, гвардии капитан Голованов М.Г. Других членов экипажа самолета в описании не указано.

3.2. Второй самолет:

Обстоятельства: При подходе к Лукаши, атакован истребителями противника. Дымским вышел из строя и ушел в северном направлении. Дальнейшая судьба неизвестна.

Экипаж: Самолет пилотировал летчик, гвардии старший лейтенант Голиков И.И. Других членов экипажа самолета в описании не указано.

3.3. Третий самолет:

Обстоятельства: На обратном пути в р-не Тайцы, атакованы истребителями противника. Подбит, со снижением вышел из строя, подожжен, развалился в воздухе на высоте 500–600 м, упал в р-не Шушары.

Экипаж: В документе указано: Летчик, гвардии младший лейтенант Полковников и стрелок-бомбардир гвардии младший лейтенант Бубнов, предположительно были убиты в воздухе, стрелок-радист, гвардии старший сержант Краснов выбросился с парашютом, (парашют не раскрылся) и упал на территории противника.

3.4. Четвертый самолет:

Обстоятельства: При подходе к Пулково, атакован ИА противника, загорелся, потерял управляемость, экипаж выпрыгнул с парашютами и приземлился в р-не Шушары.

Экипаж: В документе сказано: Летчик, гвардии младший лейтенант Сацердотов и стрелок-бомбардир гвардии младший лейтенант Завельский – выбросились с парашютом и приземлились на своей территории в р-не Шушары. Стрелок-радист, гвардии сержант Спотаев выбросился с парашютом раньше, без команды летчика в р-не Александровка, приземлился на территории противника, и по наблюдению наземных частей, взят в плен.

3.5. Пятый самолет:

Обстоятельства: Атакован в р-не Пулково, загорелся, после чего повторно атакован.

Экипаж: В документе сказано: Экипаж по команде летчика выбросился на парашютах и приземлился в р-не Средняя Рогатка. Летчик Поляков и стрелок-бомбардир Череповский невредимы, стрелок-радист гвардии старший сержант Ситюк — ранен.

3.6. Шестой самолет:

Обстоятельства: С подбитым мотором совершил вынужденную посадку на своем аэродроме в Углово.

Экипаж: Во время атаки в р-не Тайцы в экипаже ведущего группы гвардии майора Кованева был тяжело ранен штурман эскадрильи Герой Советского Союза гвардии майор Юрченко и смертельно ранен стрелок-радист,

Гвардии младший лейтенант Сацердотов.



гвардии младший лейтенант Курьин (умер после посадки самолета на свой аэродром).

Выводы:

Тем самым, расписав обстоятельства гибели всех шести самолетов 13 апреля 1943 года, мы смогли сделать следующие выводы. К самолету, погибшему под поселком (станцией) Тайцы не могли относиться следующие самолеты:

– Шестой, пилотируемый гвардии майором Кованевым, так как совершил вынужденную посадку на своем аэродроме;

– Пятый, пилотируемый летчиком Поляковым, так как, был сбит в районе Пулково и выбросившийся экипаж полностью спасся на парашютах, приземлившись в районе Средней Рогатки (современная территория Площади Победы в городе Санкт-Петербурге);

– Четвертый, пилотируемый гвардии младшим лейтенантом Сацердотовым, так как, был сбит при подходе к Пулково, а экипаж в составе летчика и штурмана спаслись на парашютах, приземлившись в районе Шушары (сейчас черта города Санкт-Петербурга). Стрелок-радист данного самолета опустился на парашюте (заметим, выбросившийся раньше, без команды летчика) в районе Александровки (сейчас станция Александровка входит в черту города Пушкин);

– Третий, пилотируемый гвардии младшим лейтенантом Полковниковым, так как, хоть и был подбит в районе Тайцы, но взорвался в воздухе и упал в районе Шушары (при этом вместе с самолетом погибли летчик и штурман самолета, а у выбросившегося с парашютом стрелка-радиста парашют не раскрылся).

Из перечисленного выше списка погибших самолетов с обстоятельствами их гибели остались два самолета пилотируемые летчиками гвардии капитаном Головановым и гвардии старшим лейтенантом Голиковым, сбитые последовательно в районе населенных пунктов Кобралово и Лукаши, которые находятся в районе 10 км восточнее поселка Тайцы.

4. Пояснение об отсутствующих членах экипажей самолетов.

Проанализировав и описав обстоятельства гибели шести самолетов и судьбу членов экипажей данных бомбардировщиков, осталось полностью расписать состав экипажей всех самолетов участвовавших в вылете 13 апреля 1943 года.

Из полученных архивных документов выходило:

– 13 апреля 1943 года в вылете принимало участие 6 самолетов, в составе 18 человек летного состава (состав одного экипажа 3 человека);

– за 13 апреля 1943 года в 34-ом гв.БАП в списках безвозвратных потерь значилось 11 человек;



**Герой Советского
Союза,
гвардии майор
Юрченко Федор
Сергеевич.**

– при этом 3-е из погибших: Полковников Л.С., Бубнов Г.А., Курьин Л.В., значились погибшими при выполнении боевого задания и похороненными в местечке Углово Всеволожского района Ленинградской области, то есть, на месте базирования авиаполка;

– оставшиеся 8 человек (Пушков, Н.П., Голованов М.Г., Молчанов Л.П., Голиков И.И., Рязанцев И.Т., Спатаев М., Краснов К.А., Белых К.Н.), были учтены, как не вернувшиеся с боевого задания. Записанной в документе причиной их выбытия из части была такая формулировка: пропали без вести в районе Пушкин – Красногвардейск.

Сопоставив именной список безвозвратных потерь личного состава с книгой учета авиаполка, было установлено, что 29 декабря 1943 года (спустя 8 месяцев) вернулись из плена, два стрелка-радиста, которые ранее были учтены как пропавшие без вести 13 апреля 1943 года: гвардии старшина Молчанов Л.П., и гвардии старший сержант Белых К.Н.

Это говорило о том, что они не погибли при падении самолетов, а сумели выпрыгнуть с парашютами или же остались в живых после совершенных вынужденных посадок самолетов.

Из этого выходило, что общее число погибших 13 апреля 1943 года составляло 9 человек.

Исходя из вышеперечисленных обстоятельств гибели самолетов, и судьбе членов экипажей можно было полностью расписать экипажи 4-х самолетов.

а) летчик, гв. мл. лейтенант Полковников Л.С., штурман, гв. лейтенант Бубнов Г.А., стрелок-радист, гв. ст. сержант Краснов К.А.

б) летчик Поляков, штурман Череповский, стрелок-радист Ситюк.

в) летчик, гв.мл.лейтенант Сацердотов, штурман, гв.мл.лейтенант Завельский, стрелок-радист, гв.сержант Спотаев М.

г) летчик, гв. майор Кованев, штурман, гв. майор Герой Советского Союза Юрченко, стрелок-радист, гв. мл. лейтенант Курьин Л.В.

Как говорилось выше, эти четыре самолета, а значит и погибшие авиаторы с этих самолетов, не могли относиться к самолету, обломки которого обнаружили в районе пос. Тайцы Гатчинского района Ленинградской области.

Оставались неизвестными составы экипажей двух самолетов, которые пилотировали летчики Голованов М.Г., и Голиков И.И. Скорее всего в экипажи этих самолетов входили следующие авиаторы: Пушкив Н.П., Молчанов Л.П., Рязанцев И.Т., Белых К.Н. (то, что капитан Голованов М.Г. остался в живых (выпрыгнул с парашютом и попал в плен), было установлено гораздо позже).

5. Распределение экипажей по самолетам.

Из полученных в Центральном архиве Министерства обороны справок было известно, что с боевого задания 13 апреля 1943 года не вернулись 5 самолетов, которые и были списаны как боевые потери (самолет командира АЭ, гвардии майора Кованева, сел на вынужденную посадку на свой аэродром и впоследствии был отремонтирован).

Исключенными из боевого состава полка и списанными оказались следующие самолеты:

- Самолет Пе-2 № 6\132, моторы М-105 №№ к24-1741, к24-1744;
- Самолет Пе-2 № 16\150, моторы М-105 №№ к24-2492, к24-2457;
- Самолет Пе-2 № 18\159, моторы М-105 №№ 204-24, 176-24;

– Самолет Пе-2 № 20\165, моторы М-105 №№ к31-093, к31-038;

– Самолет Пе-2 № 14\164, моторы М-105 №№ 359-24, 226-24.

К сожалению, в архивных документах 34-го гвардейского БАП не сохранились акты расследования боевых потерь и поэтому в документах полученных из ЦАМО, не было указано, кто из летчиков погиб на каком самолете.

В документах полка удалось найти следующие документы, которые частично могли подсказать кто же погиб на самолете обнаруженном поисковиками:

– Приказ по 34 гв.БАП № 01 от 29 января 1943 года «Объявляю боевой расчет 34 гв БАП»;

– «Боевой расчет 34 гв.БАП на 15 марта 1943 года»;

– Приказ № 28 от 27 февраля 1943 года «О закреплении за летным составом парашютов», с указанием номеров самолетов, за которыми они закреплены.

Полученные сведения из вышеперечисленных документов полка приведены в таблице.

Сопоставив, таким образом, полученные документы из ЦАМО можно прийти к следующему выводу.

На самолете Пе-2 № 6\132 были сбиты летчик Голованов М.Г. (попал в плен и вернулся из плена после окончания войны) и штурман Пушкив Н.П. (согласно боевого расчета), который погиб. В этом вылете с ними находился другой стрелок-радист, возможно гвардии старшина Молчанов Л.П. (который, согласно книге учета полка, попал в плен). Приписанный по боевому расчету стрелок-радист Рудаков в полете участия не принимал.

На самолете Пе-2 № 16\150 (который обнаружили поисковики):

– не мог погибнуть экипаж Полякова, который был приписан по боевому расчету от января 1943 года, в составе штурмана Степанова (в полете участия не принимал) и стрелка-радист Ситюк. Так как самолет, который пилотировал Поляков, 13 апреля 1943

Распределение экипажей по самолетам.

	Номер самолета	Боевой расчет от 29.1.43 г.	Боевой расчет от 15.3.43 г.	Закреплены парашюты от 27.2.43 г.
1	Пе-2 № 6\132	Летчик Голованов, штурман Пушкив	Летчик Голованов, штурман Пушкив, стрелок Рудаков	Летчик Голованов, штурман Пушкив, стрелок Рудаков
2	Пе-2 № 16\150	Летчик Поляков, штурман Степанов, стрелок Ситюк	Летчик (не указан), штурман Бондаренко, стрелок Спотаев	Летчик Кованев, штурман Юрченко, стрелок Курьин
3	Пе-2 № 18\159	(не указан)	Летчик Полковников, штурман Бубнов, стрелок Краснов	(не указан)
4	Пе-2 № 20\165	(не указан)	Летчик Поляков, штурман Череповский, стрелок Пожидаев	(не указан)
5	Пе-2 № 14\164	(не указан)	(не указан)	(не указан)

года был атакован в районе Пулково и сбит, а экипаж в составе Полякова, Череповского, Ситюка выбросился на парашютах и приземлился в р-не Средней Рогатки, при этом летчик и штурман были невредимы, а стрелок ранен;

– не мог погибнуть экипаж, указанный в боевом расчете за март 1943 года. Фамилия летчика в расчете не указана, штурман Бондаренко (в полете участия не принимал). Стрелок-радист Спотаев, 13 апреля 1943 года входил в состав другого экипажа — летчика Сацердотова и как говорится в отчете полка «выбросился с парашютом раньше, без команды летчика в р-не Александровка, приземлился на территории противника и по наблюдению наземных частей взят в плен». Экипаж в состав, которого входил Спотаев в этот вылет, летчик Сацердотов и штурман Завельский выбросился на парашютах в р-не Шушары и вернулся в полк;

– не мог погибнуть экипаж Кованева, который был приписан к этому самолету согласно закрепленным парашютам, так как самолет, который пилотировал командир АЭ гвардии майор Кованев с находившимся на нем экипажем в составе: штурмана Юрченко и стрелка-радиста Курьина сел на вынужденную посадку на своем аэродроме.

Из вышеперечисленного можно прийти к однозначному выводу, что экипаж самолета №16/150 в трагический день 13 апреля 1943 года состоял из: летчика, гвардии старшего лейтенанта Голикова И.И., штурмана, капитана Рязанцева И.Т. и стрелка-радиста, гвардии старшего сержанта Белых К.Н., который, согласно книге учета полка, попал в плен.

Данные на погибший экипаж самолета Пе-2 34-го гвардейского бомбардировочного авиаполка 276-й бомбардировочной авиадивизии, чьи останки были обнаружены поисковиками в районе поселка Тайцы Гатчинского района Ленинградской области:

– командир звена — гвардии старший лейтенант Голиков Иван Иванович, 1918 г.р., уроженец Воронежской области Грязинского района с. Грязи. Мать Таисия Андреевна Голикова проживала по месту рождения учтенного.

– штурман полка — капитан Рязанцев Илья Тихонович, 1910 г.р., уроженец Курской области Тербунского района Березовского сельского совета дер. Тульская. Жена Александра Евдокимовна Рязанцева проживала в Татарской АССР, г. Чистополь, ул. Вахитова д. 78 кв.14.

Послесловие.

Данный документ был составлен сотрудниками Общественного фонда поисковых отрядов Ленинградской области при подготовке информации о ходе архивных исследований по

установлению имен погибшего экипажа самолета, найденного поисковиками.

Что можно сказать в завершении данной истории? А то, что этими сухими казенными словами перед Вами прошел весь боевой вылет 13 апреля 1943 года, и вы сами прикоснулись и почувствовали всю трагедию «черного дня» 34-го гвардейского бомбардировочного авиаполка.

Добавить к этому можно многое. Этот трагический день еще в 1974 году в своей книге «Огненное небо» пытался описать ленинградский военный журналист Абрам Вениаминович Буров. Событиям этого дня он посвятил две главы. «Письмо, отправленное через год» — в которой рассказывается о стрелке-радисте флагманского самолета Леониде Курьине и главу «Суд собственной совести» в которой рассказывается о судьбе летчика-истребителя, который в тот день возглавлял группу истребителей прикрытия, о которых в архивных документах полка сказано: «...истребители прикрытия оторвались от бомбардировщиков и на остальном маршруте их не прикрывали...».



Думаю, необходимо рассказать и о том, что Герой Советского Союза Иван Федорович Кованев, прошел всю войну, но всю жизнь он помнил самый трудный день войны: 13 апреля 1943 года. На встрече с ветеранами полка в 1982 году, Иван Федорович вспоминал: «Но и мы, не доходя до цели, потеряли два самолета. Я видел, как они, объятые пламенем, рухнули вниз, и сердце мое сжалось от боли за своих товарищей...».

Флагштурман его самолета, Герой Советского Союза, гвардии майор Федор Сергеевич Юрченко спустя шесть месяцев 16 октября 1943 года, умер, так и не оправившись от ран, полученных в этом бою. Другие участники

Командир 1 АЭ майор Кованев, штурман Юрченко, инж. полка Тел... (подпись оборвана). Апрель 1943 года, аэродром Углово.



На фотографии справа:
Илья Тихонович
Рязанцев с женой
Александрой
Евдокимовной.

Воинский мемориал на
Корпиковском шоссе.
Пос. Мариенбург
Гатчинского района.



этого памятного боя, которым тогда в апреле 43-го удалось вернуться «безлошадными» в свой полк, прошли свой жизненный путь до конца. Летчик, гвардии младший лейтенант Александр Михайлович Поляков, чей самолет был сбит при отходе от Гатчинского аэродрома в районе Средней Рогатки, не вернулся с боевого задания 25 июля 1943 года. Летчик, второго самолета, сбитого над Шушарами, Владимир Александрович Сацердотов, уже в звании гвардии лейтенанта, пропал без вести 7 марта 1944 года, не успев провоевать и года (по другим данным пропал без вести 26 июля 1944 года). Его штурман по этому памятному вылету, Глеб Давыдович Завельский, погиб 11 июня 1943 года и был похоронен на месте базирования полка, на аэродроме Углово. Стрелок-радист одного из сбитых самолетов Константин Николаевич Белых, хоть и вернулся из плена в декабре 1943 года в свой полк, но спустя год умер от ран, полученных в концлагерях.

Светлая память летчиков, погибших в обломках «пешки» за номером 16/150, гвардии старшего лейтенанта Ивана Ивановича Голикова и капитана Ильи Тихоновича Рязанцева увековечена в поселке Мариенбург, на воинском мемориале летчиков, под Гатчиной, там, где обрели свой покой и их останки.

Последними словами умирающего стрелка-радиста с флагманского самолета гвардии младшего лейтенанта Леонида Курьина, когда его окровавленного вытащили из самолета, были: «...Крепко дрались...Повоевали...Ленинградцы не забудут...».

Илья Прокофьев.

Головачев Владимир Борисович

Место падения самолета Ла-5 в районе города Луга (территория артиллерийского полигона) Лужского района Ленинградской области обнаружено в сентябре 2007 года поисковым отрядом «Витязь» (г. Луга, руководитель Николай Юзефович Бухтияров). В результате обследования места падения, с глубины более 2 метров подняты обломки мотора самолета, на которых был найден заводской номер мотора АШ-82 № 6503790.

По проведенной работе с базой данной Общественного фонда поисковых отрядов Ленинградской области, составленной на основании архивных документов установлено, что мотор АШ-82 был установлен на самолет Ла-5 № 39212768, из состава 159 ИАП 275 ИАД, который 8 февраля 1944 года был сбит в воздушном бою, летчик Головачев — жив, вернулся в полк.

Документы Центрального архива Министерства обороны. Из акта расследования: «... младший лейтенант Головачев Владимир Борисович, летчик с 12.02.43г., окончил Борисоглебскую ВШЛ 12.02.43., во 2 ЗАП в июне 1943 года, прибыл в полк 10 июня 1943 года.

8 февраля 1944 года в период 15:05–16:10 при выполнении задания на разведку звено самолетов Ла-5 встретило 3 группы Ю-87, всего до 30 самолетов, шедших под прикрытием 8 ФВ-190. Противник шел на высоте 150 мет-

Летчик 159-го истребительного авиаполка 275-й истребительной авиадивизии 13-й Воздушной армии младший лейтенант ГОЛОВАЧЕВ Владимир Борисович.

8 февраля 1944 года на самолете Ла-5 (заводской номер 39212768) с мотором АШ-82 № 6503790 был сбит в воздушном бою, выпрыгнул с парашютом, вернулся в часть, имеет легкое ранение.

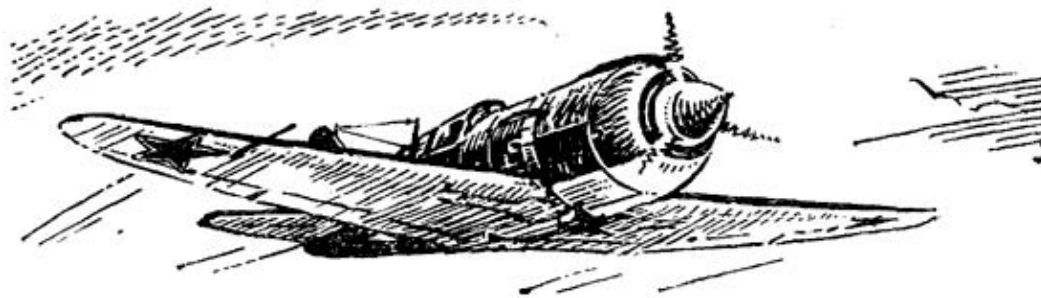
ров, с курсом 180*. Звено Ла-5 на высоте 250 метров, с курсом 270*.

Звено в строю клина, младший лейтенант Головачев шел слева от ведущего с отставанием на 400 метров.

Так как истребители противника находились в заднем эшелоне бомбардировщиков, ведущий звена Ла-5 решил произвести внезапную атаку по 1-й группе Ю-87 и скрыться в облачности. Решение было приведено в исполнение. Пара Ла-5, сбив атакой одного Ю-87, скрылась в облачности. Ввиду отставания младший лейтенант Головачев, по-видимому, был отсечен истребителями противника и сбит.

Истребители противника, не успев отразить атаку пары Ла-5 по Ю-87, развернули в направлении отставшего Ла-5 младшего лейтенанта Головачева.

Младший лейтенант Головачев был внезапно атакован ФВ-190 сзади, снизу. Летчик спасся на парашюте. Имеет легкое ранение...».



Голубовский Юрий Михайлович Зарубин Никита Дмитриевич Комендантов Михаил Михайлович



Голубовский Ю.М.



Зарубин Н.Д.



Комендантов М.М.

Командир АЭ 35-го ближнебомбардировочного авиаполка 280-й бомбардировочной авиадивизии 14-й Воздушной армии капитан ГОЛУБОВСКИЙ Юрий Михайлович, 1915 г.р., уроженец: УССР, Донецкая область, г. Мариуполь, ул. Бандарная, д.12. Жена Елизавета Автономовна, проживала: РСФСР, Куйбышевская область, г. Чердаклы, ул. Первомайская, д. 84. Кадровый.

Штурман АЭ 35-го ближнебомбардировочного авиаполка 280-й бомбардировочной авиадивизии 14-й Воздушной армии старший лейтенант ЗАРУБИН Никита Дмитриевич, 1913 г.р., уроженец: Чувашская АССР, Урмарский район, с.Чубаево, отец Дмитрий Максимович. Кадровый.

Начальник связи АЭ 35-го ближнебомбардировочного авиаполка 280-й бомбардировочной авиадивизии 14-й Воздушной армии (в вылете выполнял роль воздушного стрелка-радиста) лейтенант КОМЕНДАНТОВ Михаил Михайлович, 1914 г.р., уроженец: Мордовская АССР, Шеренгушский район, с. Русский Ландон. Жена Александра Екимовна (по другим документам: Акимовна), проживала: Мордовская АССР, Зубово-Полянский район, с.Русский Лундан. Мобилизован: Ширингушским РВК.

15 января 1943 года при выполнении боевого задания на самолете Пе-2 (заводской номер 18/58) с моторами М-105ра (№/№ 135-2360, 135-1249) сбиты истребителями противника в районе станции Жихарево Мгинского (в настоящее время Кировского) района Ленинградской области.

Место падения самолета Пе-2 в районе станции Жихарево Кировского района Ленинградской области было обнаружено осенью 1957 года при торфоразработках (экскаваторщик торфо-предприятия «Назия» Харитонов). Обломки самолета были обнаружены в болоте на глубине 6 метров. При извлечении обломков из болота найдены останки члена экипажа: штурмана полка, старшего лейтенанта Зарубина Никиты Дмитриевича, 1913 г.р. (при погибшем были обнаружены: орден Ленина, партийный билет, удостоверение личности, расчетная книжка, временное удостоверение о награждении орденом Ленина, фотографии, записная книжка).

Останки Н.Д.Зарубина были торжественно захоронены в 1957 году в поселке Назия Кировского района Ленинградской области.

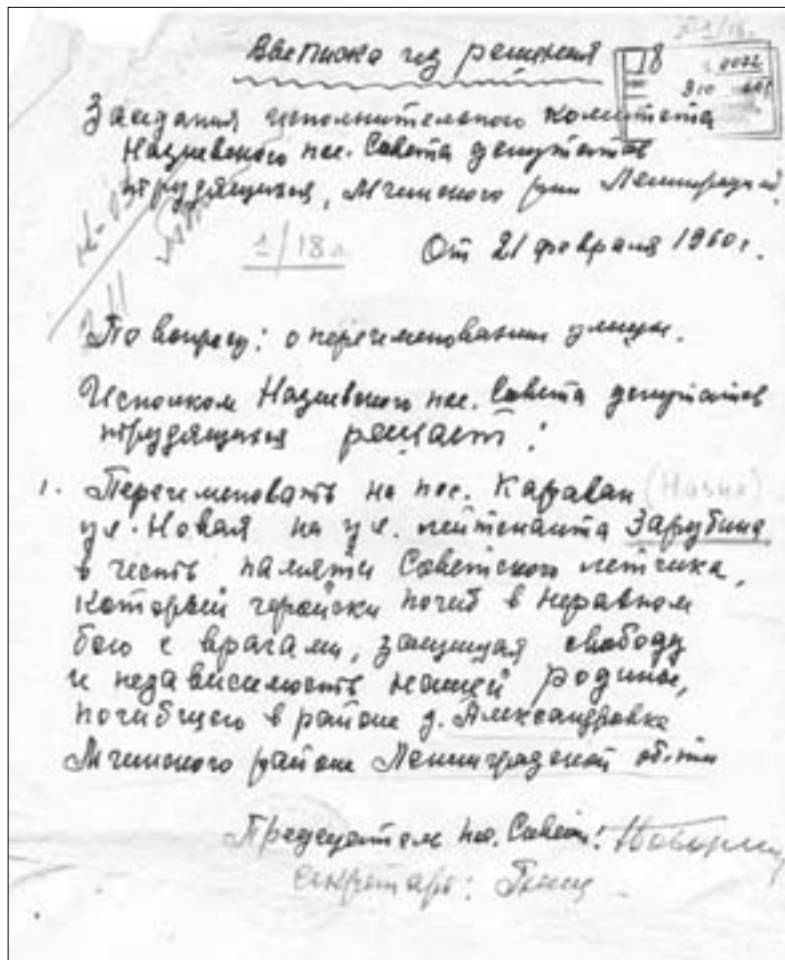
При изучении архивных документов поисковикам удалось установить судьбу других членов экипажа самолета.

По воспоминаниям ветеранов 14-й воздушной армии, самолет, на котором находился Н.Д.Зарубин был сбит 15 января 1943 года. Летчиком самолета был командир авиаэскадрильи, капитан Юрий Михайлович Голубовский, а роль стрелка-радиста выполнял начальник связи авиаэскадрильи, лейтенант Михаил Михайлович Комендантов. Экипаж вылетел на выполнение боевого задания по разведке войск противника. Наш самолет был атакован немецкими истребителями. Скорее всего, Никита Зарубин был убит в воздухе и упал вместе с самолетом. Выпрыгнувшие с парашютами Голубовский и Комендантов были расстреляны немецкими летчиками, пока опускались на землю. Так получилось, что все три члена экипажа данного самолета захоронены в разных могилах. Командир экипажа, Юрий Голубовский похоронен в поселке Жихарево, начальник связи авиаэскадрильи Михаил Комендантов в селе Александровка, а найденные останки Никиты Зарубина похоронили в поселке Назия.

Из воспоминаний ветерана 35 ББАП Ф.К.Гаврилова (сборник воспоминаний ветеранов «И возвращались с победой...»): «...Одним из прославленных считался экипаж капитана Ю.М.Голубовского, опытным штурманом у которого был Н.Д.Зарубин, стрелком-радистом — Миша Комендантов. Ребята летали по два-три раза в день, нанося точные бомбовые удары по живой силе и технике противника, и к концу 1942 года имели на счету более ста боевых вылетов. За образцовое выполнение заданий все они были награждены орденами...

...15 января 1943 года экипаж вылетел на очередную разведку, но обратно не вернулся. Стало известно, что на обратном маршруте,

видимо, иссякли боеприпасы. Зенитным огнем врага близ линии фронта были ранены члены экипажа, самолет не имел управления, вошел в отвесное пики и врезался в зыбкие места приволховских болот... Мне беспредельно дороги эти люди. У Юрия Голубовского, командира 2-й эскадрильи, я был комиссаром... Никита Зарубин и Миша Комендантов — активные коммунисты. Они были опорой эскадрильи...».



Из воспоминаний генерал-майора авиации Н.Я.Кондратьева (сборник воспоминаний ветеранов «И возвращались с Победой...»): «...Я особенно тяжело переживал гибель командира второй эскадрильи капитана Ю.М. Голубовского. С Юрой у меня сразу сложилась крепкая дружба. Он был человеком большой души, прекрасным летчиком и командиром. Под стать ему был и экипаж: штурман эскадрильи старший лейтенант Н.Д. Зарубин (моя штурманская опора в полку) и стрелок-радист, начальник связи эскадрильи, лейтенант М.М. Комендантов. Они погибли в бою от зенитного огня противника 15 января 1943 года, выполняя полет на воздушную разведку...».

Гончар Николай Федорович Акименко Николай Григорьевич Решетов Константин Григорьевич

Летчик 117-й армейской разведывательной авиаэскадрильи ВВС Ленинградского фронта младший лейтенант **ГОНЧАР Николай Федорович**.

Стрелок-бомбардир 117-й армейской разведывательной авиаэскадрильи ВВС Ленинградского фронта младший лейтенант **АКИМЕНКО Николай Григорьевич**, 1919 г.р., уроженец: УССР, Ворошиловградская область, Городищенский район, с. Еленовка. Кадровый.

Воздушный стрелок-радист 117-й армейской разведывательной авиаэскадрильи ВВС Ленинградского фронта сержант **РЕШЕТОВ Константин Григорьевич**, 1917 г.р., уроженец: Алтайский край, город Бийск, ул. Ленина, д. 79. Жена Вахрушева Мария Кузьминична, проживала: Бурят-Монгольская АССР, Хоринский район, Хасуртайский с/совет, с. Хасурта, ЦСШ. Кадровый.

Экипаж самолета СБ (заводской номер 20/65) с моторами М-103 (№/№ 913-1032, 933-786) при выполнении боевого задания 29 сентября 1941 года был подбит в районе цели, тянул на свой аэродром. Штурман и воздушный стрелок-радист были тяжело ранены или убиты еще в воздухе. При подходе к аэродрому самолет стал неуправляем, летчик выпрыгнул на парашюте. Самолет упал в районе м. Озерки в Парголово в Ленинградской области (в настоящее время — черта города Санкт-Петербурга).



*Один из лучших авиаразведывательных экипажей (слева направо): штурман В.А.Николаев, летчик **Н.Ф.Гончар**, стрелок-радист Ф.Емельянов.*

Информация о том, что обнаружено место падения самолета СБ в районе ж/д станции Озерки, по ул. Елисеевская, д. 6 (на огороде, частный сектор) города Санкт-Петербург, поступила неожиданно.

31 августа 2005 года по Санкт-Петербургскому телевидению был показан репортаж «Вести-Санкт-Петербург», в котором говорилось: «...Ночью возле железнодорожной станции Озерки местные жители выкопали из земли обломки бомбардировщика времен Великой Отечественной войны. Эту работу начали еще накануне. Небольшим экскаватором удалось зацепить остатки одного из двигателей и лопасти самолетного винта.

Сейчас находка больше похожа на ком глины, но старожилы Елисейевской улицы помнят, что это был двухмоторный советский бомбардировщик. Его сбили в начале июля 1941-го года. Экипаж — три человека — пытался дотянуть до Верхнего озера и посадить машину на воду, но не получилось. Два летчика выпрыгнули с парашютами, а один остался в самолете и погиб. Татьяна Косицкая помнит, как в тот день гуляла с ребенком и услышала гул и треск.

Местные жители говорят, что им надоело смотреть на выступающий из земли обломок пропеллера. Теперь они готовы передать находку поисковикам, музейщикам или саперам. Ведь в земле могут остаться и невзорвавшиеся бомбы...».

В этот же день на место падения самолета прибыли специалисты общественного Фонда поисковых отрядов Ленинградской области, которым удалось установить номера двух моторов М-103 №/№ 913-1032, 933-786.

Проведя опрос, со слов одного местного жителя стало дополнительно известно, что самолет упал в сентябре 1941 года, и с парашютом спасся только один член экипажа, а двое погибли. Трупы погибших были увезены прибывшими к месту падения самолета военными, для захоронения на воинском кладбище.

По проведенной исследовательской работе в Центральном архиве Министерства обороны Сергеем Сердюком (поисковый отряд «Веда» г. Бронницы Московской области) в октябре 2008 года было установлено: 29 сентября 1941 года самолет СБ № 20/65 с моторами М-103 №/№ 913-1032, 933-786 из состава 117-й отдельной разведывательной авиаэскадрильи ВВС Ленинградского фронта при возвращении подбитым с боевого задания не смог дотянуть



Место падения самолета обнаружено на частном огороде.

до аэродрома и упал в районе местечка Озерки, не долетев до аэродрома в Парголово. Летчик самолета смог спастись с парашютом, а тяжело раненные еще в воздухе штурман и воздушный стрелок, упали вместе с самолетом. Экипаж самолета состоял:

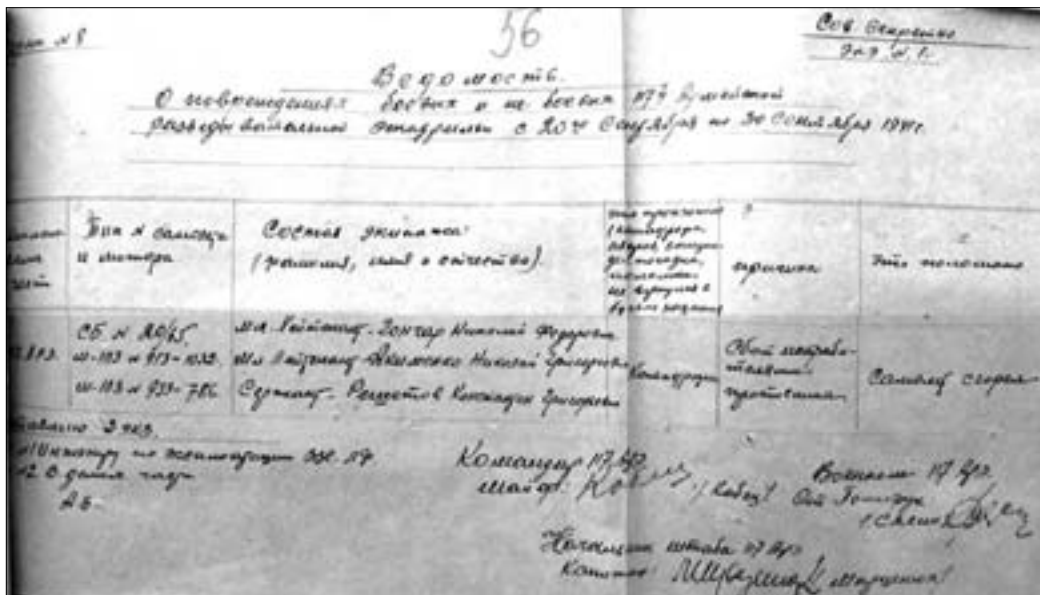
– Гончар Николай Федорович, младший лейтенант, летчик, выпрыгнул с парашютом, остался жив;

– Акименко Николай Григорьевич, младший лейтенант, стрелок-бомбардир, убит, похоронен на кладбище деревни Каменка Парголово района Ленинградской области (в настоящее время — Курортный район города Санкт-Петербург);

– Решетов Константин Григорьевич, сержант, воздушный стрелок-радист, убит, похоронен на кладбище деревни Каменка Парголово района Ленинградской области (в настоящее время — Курортный район города Санкт-Петербург).



Номер одного из моторов: 913-1032.



Горшков Николай Александрович



Горшков Н.А.

Впервые место падения самолета Ил-2 в районе болота Веретинские мхи в 6 км от поселка Рябово Тосненского района Ленинградской области было обнаружено в 50-е годы местными жителями. Эту историю записал в своем полевом дневнике Василий Иванович Груздов (руководитель поискового отряда «Пилот» г. Тосно) в 2001 году. Из рассказов местных жителей выходило, что в обломках самолета были найдены останки летчика с документами. По сохранившимся тогда документам было установлено имя погибшего: майора Горшкова Николая Александровича. По словам местных жителей, останки погибшего летчика были захоронены рядом с местом падения самолета. Но, к сожалению, указать точное место нахождения обломков самолета в то время никто не смог.

В мае 2005 года поисковым отрядом «Надежда» (пос. Рябово, руководитель Павел Павлович Ворона) было вторично обнаружено место падения самолета. Часть найденных обломков самолета были вывезены в поселок Рябово. При их обследовании специалистами Фонда поисковых отрядов Ленинградской области было установлено: на трех кусках дюрала был обнаружен один и тот же номер, в двух местах написанный краской, большими цифрами, а на одном из кусков выбитый: 3686. По мнению поисковиков, это, скорее всего, и являлось номером самолета. Были обнаружены две авиационные пушки ШВАК с заводскими номерами: №№ ЛБ 513, ЛБ (2,9)86. На гильзах

Командир АЭ 448-го штурмового авиаполка 281-й штурмовой авиадивизии 14-й Воздушной армии майор ГОРШКОВ Николай Александрович, 1907 г.р., уроженец: РСФСР, Ярославская область, Гаврилово-Ямский район, деревня Малькино (по другим сведениям: Макфенко). Семья проживала: РСФСР Читинская область. Кадровый.

22 сентября 1942 года на одноместном варианте самолета Ил-2 не вернулся с боевого задания по нанесению бомбоштурмового авиаудара по аэродрому Бородулино (Любань) Тосненского района Ленинградской области.

от пушек года выпуска были следующие: 1939, 1941, 1942.

30 мая 2005 года было проведено дополнительное обследование места падения вместе с поисковым отрядом «Высота» (руководитель Виктор Николаевич Дудин, г. Санкт-Петербург). На дюралевой полоске в кабине самолета был обнаружен выбитый (керном) номер: 2333. На броневом листе за спиной летчика на стандартном месте была обнаружена бирка с номером (выбит керном): 875. Также был обнаружен авиационный пулемет ШКАС № МТ 221, направляющие от РС 82 мм. Могила, где по легенде были захоронены останки летчика, к сожалению, найти не удалось.

В течение лета 2005 года на месте падения самолета с целью найти место захоронения останков летчика неоднократно выезжали в экспедиции отряды «Иван Сусанин» (г. Колпино, руководитель Константин Юрьевич Москвин) и «Надежда».



На кусках дюрала был обнаружен номер самолета: 3686.

Павел Ворона и Геннадий Филиппов у обломков самолета майора Горшкова, на броневом листе обнаружена бирка с номером.



Церемония захоронения останков
Н.А.Горшкова.
8 мая 2006 года.



6 августа 2005 года командиром поискового отряда «Надежда» Павлом Павловичем Ворона на месте нахождения обломков самолета под дерном обнаружены останки пилота. Обнаружен воротник от гимнастерки с двумя «шпалами», что говорило о воинском звании — майор. Так же на месте нахождения останков был обнаружен портсигар.

13 августа 2005 года поисковым отрядом «Надежда» были проведены работы по эксгумации останков летчика. В процессе работы обнаружены останки пилота, целый кожаный летный шлем, пряжки и карабины от парашютной системы. Нижняя часть летчика (ноги) сильно обгорели. Также выявлено, что при падении труп летчика сильно пострадал от удара (разорван на две части).

8 мая 2006 года останки майора Н.А.Горшкова были торжественно захоронены в братской могиле у церкви в поселке Ушаки Тосненского района Ленинградской области.

Поиск длиною десятилетия...

Памяти летчиков 281-й штурмовой авиационной дивизии, погибших в Тосненском небе, посвящается...

В конце 50-х годов в лесной глухомани, на окраине огромного болота Веретинские мхи житель деревни Рябово Тосненского района Ленинградской области наткнулся на заросший мхом остов советского самолета Ил-2. Грозный штурмовик, который в годы войны называли «черная смерть» лежал кабиной вниз. Рядом стояли стволы толстых сосен с обрубленными верхушками. Видно, что своими крыльями, которые сейчас лежали рваным железом, самолет при падении, как острым лезвием полоснул по макушкам, и уткнулся мотором с согнутыми лопастями винта в податливый мох Тосненских лесов.

Обойдя самолет вокруг, местный житель опустился на колени и стал всматриваться в небольшую щель, через которую можно было разглядеть внутренности кабины самолета. Среди искореженного алюминиевого каркаса фонаря самолета, осколков бронестекла и пластикласса он увидел белеющие останки человека в лохмотьях военной формы защитного цвета. Просунув руку в щель, находившуюся между землей и бронекорпусом самолета, среди обрывков одежды он нащупал упругий кожаный портмоне. Достав бумажник, осторожно открыл его и сразу же увидел выглядывающую из-под внутреннего клапана красноватую корочку документа. Документ неплохо сохранился, так как всего десятилетие прошло с того момента, когда оттремели

последние залпы Великой войны. Мужчина сам прошел всю войну и поэтому понимал о драгоценности своей находки. Сейчас, в его руках была судьба такого же солдата, как и он, лишь с «небольшой» разницей в том, что он вернулся с войны живым, а тот, чьи останки сейчас лежали в кабине разбившегося самолета, продолжал числиться пропавшим без вести...

Открыв документ, он прочел: «Горшков Николай Александрович, воинское звание — майор».

С этой легенды, рассказанной местными жителями поселка Рябово поисковику Василию Ивановичу Груздову, и начался наш поиск. К сожалению, местные жители не помнили, что стало с найденными документами в последствии — то ли в военкомат отдали, то ли в сельсовет, вразумительно никто сказать не мог. Каждый историю пересказывал на свой лад, даже кто-то утверждал, что и орден Ленина был при погибшем. Единственно, все сходилось на одном — останки погибшего схоронил их односельчанин толи под сосной у места падения самолета, толи у развилки дороги под тригонометрической вышкой у бывшего спиртзавода. И только одно обстоятельство удручало нас — никто не знал, где же находятся само место падения самолета.

Услышав от Василия Ивановича Груздова данную историю, мы попросили нашего коллегу из Новгорода — Наталью Золикову, которая отправлялась в город Подольск, поработать с документами Центрального архива Министерства обороны и проверить полученные сведения по картотеке ВВС. А действительно ли

был такой летчик — Николай Александрович Горшков и чем был награжден.

Вернувшись из Подольска, Наталья Юрьевна на первом деле сообщила нам, что в картеке учета безвозвратных потерь офицерского состава Красной Армии она нашла данные, только на одного похожего летчика:

— командира авиаэскадрильи 448-го штурмового авиаполка 281 штурмовой авиадивизии, майора Горшкова Николая Александровича, 1907 г.р., уроженца Ярославской области Гаврилово-Ямского района село Малькино. По документам архива Николай Александрович значился как не вернувшийся с боевого задания 22 сентября 1942 года. По документам наградного отдела ЦАМО следовало, что у майора Горшкова наград не было.

Тем временем, Василий Иванович Груздов, кто первым услышал историю о найденном самолете под поселком Рябово, пытался сам разыскать место падения самолета. Местные жители только косвенно могли подсказать, в каком районе стоит искать обломки штурмовика. Толи сами не знали, толи не хотели показывать. Василий Иванович, возвращаясь из очередного поиска, рассказывал нам о своих бедах: «Уже где-то рядом с местом ходил в этот раз...» — говорил он. — «...На спиртзаводе у колодца нашел кусок брони, кто-то от места падения самолета приволок и бросил там...».

Так и не удалось Василию Ивановичу Груздову закончить свой поиск. От тяжелой болезни он ушел из жизни в 2003 году.

Прошло несколько лет. В нашей компьютерной базе напротив фамилии майора Н.А. Горшкова существовала запись: «...возможно останки найдены в 1950-е годы в районе поселка Рябово Тосненского района Ленинградской области. Место нахождения останков пилота не известно...».

Наступил 2005 год. В конце мая в Фонд поисковых отрядов Ленинградской области пришло сообщение от командира поискового отряда «Надежда» Павла Павловича Ворони. Отряд «Надежда» был зарегистрирован в фонде в конце 2003 года из жителей поселка Рябово! Павел Павлович сообщал, что весной в районе старого спиртзавода в лесу на окраине болота обнаружил место падения самолета Ил-2. Используя свой ГТС (гусеничный тягач) ему удалось вывести в Рябово небольшие обломки самолета, найденные на месте падения, на которых был продублирован один и тот же четырехзначный номер: 3686.

Получив данное сообщение, мы договорились с Павлом Павловичем в очередные выходные приехать в поселок Рябово. И вот, отложив свои дела по хозяйству, Павел Павлович деловито заводит гусеничный тягач, и мы отправляемся по лесным заболоченным дорогам

к месту падения штурмовика, к тому месту, куда мы стремились несколько лет...

Из воспоминаний бывшего комсорга 448-го штурмового авиаполка Александра Алексеевича Панфилова: «...Летом 1942 года наш 448-й штурмовой авиационный полк прибыл на Волховский фронт. Две трети личного состава были коммунистами и одна треть — комсомольцами. Как говорил первый комиссар полка старший политрук Е.Г. Валенюк: «Ни одного беспартийного». Боевой путь полка в составе 281-й штурмовой авиационной (ставшей потом Новгородской Краснознаменной) дивизии — это летопись тяжелых боев под Спасской Полистью и Мясным Бором, под Чудовом и Киришами, под Синявином и Мгою, под Новгородом и Псковом, Нарвой и Таллинном... В боевом пути полка особое место занимают первые ночные полеты на Ил-2 по уничтожению самолетов противника в сентябре–октябре 1942 года...».

Совместно с поисковиками объединения «Высота» из Санкт-Петербурга под руководством Виктора Дудина и представителями общественного фонда поисковых отрядов муниципального образования «Тосненский район» «Доблесть» под руководством Геннадия Филиппова, мы прибыли к месту, где находились обломки самолета. Конечно же, за годы, которые прошли с первого момента нахождения самолета в лесу, многое изменилось. Обломки самолета были разбросаны в радиусе более 100 метров. И этот разброс произошел не от падения и взрыва самолета, а уже от послевоенного человеческого фактора. Мотор самолета вообще отсутствовал. Скорее всего, его вывезли в первую очередь, так как, именно на моторе было самое большое количество «цветного» металла. Потом, дело дошло и до других конструкций самолета. На центроплане и лонжеронах отсутствовал почти весь дюраль. Зрелище, которое предстало перед нами, сильно удручало. Успокаивал только тот факт, что в первый же раз, когда Павел Павлович Ворона нагнулся на место падения штурмовика, при



**Гусеничный тягач
ГТС — транспорт
лесных дорог.**



Изучаем обломки самолета.

обследовании ему удалось найти очень важные для нас номера. На трех кусках дюрала был обнаружен один и тот же номер, в двух местах он был написан краской, большими цифрами, а на одном из кусков выбит: 3686, что, скорее всего, являлось номером самолета.

Целый день, мы проверяли все деревья, что росли рядом с местом, где располагались обломки самолета, раскапывая в их подножии землю. Долго бродили по урочищам бывшего спиртзавода, ища место, где раньше находилась тригонометрическая вышка. Потом, определив место, обследовали его миноискателем и щупами. По всему диаметру выкопали глубокие шурфы, но так и не нашли даже намека на место где были подзахоронены останки человека.

На следующие выходные Павел Павлович Ворона отвез на место падения штурмовика молодых ребят из Колпино, из отряда «Иван Сусанин» под руководством Константина Москвина. Опять ребята искали место захоронения останков летчика у каждого дерева, по всему радиусу разброса обломков самолета. И тоже неудача...

Параллельно полевому поиску, мы стали выяснять обстоятельства гибели майора Горшкова по документам Центрального архива Министерства обороны Российской Федерации. Не знаю почему, но у нас была полная уверенность, что это обломки его самолета.

Проведя неделю в архиве, откомандированные туда Константин Москвин и Сергей Сердюк «перелопатили» десятки документов 281-й штурмовой дивизии за сентябрь 1942 года.

Первоначально, ребята переписали учетно-послужную карточку летчика:

Горшков Николай Александрович, майор, 446 бомбардировочный авиаполк. Родственники проживали: Читинская область. Уроженец: Ярославская область д. Макарено. Пропал без вести 22 сентября 1942 года. Приказ ГУК НКО № 0491-3 от 07.07.43г.

Прохождение службы:

15 ШАП — помощник командира эскадрильи 10.07.38 года.

19 легко-штурмовая авиаэскадрилья — командир звена.

4 дальнебомбардировочный авиаполк Забайкальского Военного Округа — заместитель командира АЭ по политчасти 04.07.39 года.

569 ШАП — штурман полка 20.07.1942г.

446 авиаполк.

Исключен из списков как пропавший без вести 22 июля 1942 года. Приказ ГУК НКО № 0489 от 07.07.43 года.

Данные, указанные в карточке немного удивили нас. Во-первых, в ней был неправильно указан номер полка, в котором проходил службу майор Горшков вместо 448-го штурмового авиаполка был записан 446-й полк. Затем разными приказами Главного управления кадров Народного комиссариата обороны он значился пропавшим без вести разными датами, сначала 22 июля, потом 22 сентября 1942 года. В первоначальных сведениях, полученных из картотеки потерь личного состава ВСС Красной Армии, мы знали, что Н.А. Горшков на момент гибели значился командиром авиаэскадрильи, в карточке же должность Горшкова была указана как — штурман полка. В переписке по личному составу 448-го полка Николай Александрович вообще значился летчиком штрафного звена.

К сожалению, архивные документы начального периода войны зачастую очень неполные. Поэтому в документах 448-го штурмового полка и 281-й штурмовой дивизии много пробелов, часто отсутствуют боевые донесения за многие дни, документы составлены поверхностно, без конкретизации. Все дело в том, что только 27 июля 1942 года была создана 14-я воздушная армия, в которую только в августе и вошла сформированная на базе Управления ВВС 4 армии Волховского фронта 281-я авиадивизия, под командованием подполковника Сергея Евменовича Греськова. И сразу же дивизия приступила к боевым действиям в начавшейся Синявинской наступательной операции осени 1942 года.

Вот выдержки из воспоминаний командующего 14-й воздушной армии Волховского фронта, Героя Советского Союза Ивана Петровича Журавлева: «...В начале сентября 1942 года, чтобы прервать железнодорожные перевозки

врага, авиация армии силами до 40 самолетов нанесла эффективный удар по железнодорожному узлу Тосно... Хорошо помогали войскам наши штурмовики в организации контратак противника... Работа авиации высоко оценивалась, командованием стрелковых соединений и частей, которые отмечали отличные действия летчиков, их мужество и героизм... Во второй декаде сентября мы ударили по аэродромам врага — в Коростовичах, Рельбицах и Бородулино, где уничтожили 38, повредили 14 и один самолет сбили на взлете...».

Понятно, что мемуары писались ветеранами после войны и были подвержены жесточайшей цензуре. В них ни слова не говорится о том, что, например в 488-й штурмовой полку на 22 сентября 1942 года осталось всего три самолета Ил-2. Истинное положение дел открывают архивные документы, можно сказать эти документы сами свидетели истории: ЦАМО РФ, фонд 281 ШАД опись 1 дело 8:

«...Командиру 281 штурмовой авиадивизии. Боевое донесение № 781д. Штаб 488 ШАП д. Сырецкое. 22 сентября 1942 года к 8.00.

1. Задача: Уничтожать бомбардировочными и штурмовыми действиями самолеты противника на аэродроме Бородулино.

2. Время над целью: 6.04 – 6.10.

3. Количество самолетов: 2.

4. Расход моторесурсов: 1.15.

5. Боевая зарядка: 300 кг на самолет.

6. Расход боеприпасов: 6 ФАБ-50 М-9, 80 снарядов ШВАК, 120 – ШКАС.

7. Подавлено и уничтожено: сожжено два самолета противника Ме-109, подавлен огонь до четырех точек ЗА и МЗА.

8. Интенсивный огонь ЗА крупного калибра и МЗА северо-восточнее и восточнее 2 км д. Бородулино.

9. Нападение с воздуха: в районе цели подвергались двум атакам истребителей противника Ме-109.

10. Свои потери: с боевого задания не вернулся майор Горшков. Место нахождения экипажа неизвестно. Имеются повреждения от прямого попадания снаряда ЗА крупного калибра в руль высоты самолета майора Баешко.

11. Разведданные: наблюдалось на аэродроме Бородулино до 15 самолетов Ме-109 в расщепленном виде по окраине аэродрома на интервале 100-150 метров. Скопление автомашин на юго-западной окраине д. Бородулино.

12. Погода: ясно, по горизонту дымка.

13. Обратный маршрут майор Баешко изменил с целью предупреждения перехвата истребителями противника. Маршрут построен с выходом на реку Волхов, восточнее Любань.

14. Исправных самолетов: два Ил-2. Готовность № 2 к 8.00.

Командир 448 ШАП майор Баешко

Военный комиссар 448 ШАП батальонный комиссар Валенюк

Начальник штаба 448 ШАП капитан Солдатов...».

Выписав боевое донесение 448-го полка, мы узнали, как прошел боевой день 22 сентября 1942 года, из которого не вернулся самолет майора Горшкова. Вылетевшие на боевое задание по штурмовке вражеского аэродрома в Бородулино, что рядом с Любанью, два штурмовика Ил-2, которые пилотировали командир полка майор Антон Антонович Баешко и командир эскадрильи майор Николай Александрович Горшков были обстреляны зенитным огнем немцев над аэродромом. Скорее всего, самолет Горшкова был подбит при выходе из атаки, а возможно сам пилот был тяжело ранен, так как траектория полета в направлении поселка Рябово и расположение обломков самолета на месте падения самолета указывают именно на это. Командир полка майор Баешко был вынужден изменить ранее установленный маршрут полета, так как предполагал, что после нанесения бомбштурмового удара с вражеских аэродромов Жары и Бородулино поднимутся для его преследования истребители противника, а его самолет получил повреждение руля высоты и не сможет активно противостоять истребителям.

Просматривая далее архивные документы по движению материальной части 448-го штурмового полка, не удалось найти даже упоминания о списании самолета майора Горшкова. Эти документы оказались в фондах братского полка 872-го штурмового: «Отчет о боевой деятельности 872 ШАП за сентябрь 1942 года. ...Свои потери: не вернулись с боевых заданий 8 летчиков и 9 самолетов. На одном из самолетов не вернулся летчик 448 ШАП. Местопребывание экипажей неизвестно. Кроме этого 2 самолета не подлежат ремонту из-за повреждений в воздушном бою с ИА противника. Потери самолетов: от огня ЗА — 2 самолета, от огня ИА — 9 самолетов. Итого полк потерял 10 самолетов, плюс 1 самолет летчиком 448 ШАП...».

За то время пока мы изучали архивные документы, Павел Павлович Ворона еще несколько раз выезжал на место падения штурмовика, в надежде найти останки летчика. В один из августовских дней — 6 августа 2005 года местные жители уговорили Павла Павловича отвезти их на болото «Веретинские мхи» за ягодами, так как знали, что он отправляется в район этого болота на своем гусеничном тягаче. И вот, оставив женщин и мужиков на болоте, он предложил свой супруге Надежде Михайловне, которая также поехала с ними на болото, показать то место, где он пропадает по выходным дням — место падения советского штурмовика. Прибыв на место, и проходя рядом с облом-



Стенд о работе по самолету майора Н.А. Горшкова.

ками дюралья и брони, Павел Павлович стал рассказывать супруге о самолете и о летчике, чьи останки уже несколько раз пытались найти поисковики. Рассматривая обломки и место падения, Надежда Михайловна вдруг, указывая рукой на землю, проговорила: «...Паша, а это что такое...?». Удивлению Павла Павловича, не было предела. Там, где указывала жена, он увидел человеческий череп, который немного выглядывал из под мха. Присев на корточки он стал руками разбирать мох, вместе с останками пилота стали попадаться обрывки кожаного шлемофона, обрывки ткани — остатки от гимнастерки. Внимательно перебирая дерн, Павел Павлович нашел портсигар, а на одном из обрывков гимнастерки показалась петлица с прикрепленными к ней двумя «шпалами»

Братское захоронение у церкви в поселке Ушаки.



металлическими прямоугольниками, которые четко указывали на воинское звание погибшего — майор.

На следующий день, Павел Ворона и Константин Тарасов руками перебрали весь дерн, на месте где нашли останки пилота. Оказалось, что останки летчика так и лежали все долгие 60 лет, на месте где находилась перевернутая кабина самолета. Просто, в 1960-70-е годы, когда самолет разбирали на металлолом, обломки кабины неоднократно передвигали с одного места на другое, и поэтому, обнаруженные обломки самолета в 2005 году, а точнее броневые листы от кабины лежали в нескольких метрах от их первоначального расположения.

8 мая 2006 года на воинском захоронении у старой русской церкви в поселке Ушаки Тосненского района Ленинградской области обрели свой покой мощи погибшего в далеком 1942-м году летчика — майора Николая Александровича Горшкова. Его могила располагалась рядом с могилой еще одного летчика, тоже из 281-й штурмовой авиадивизии, старшего лейтенанта 211-го штурмового авиаполка Алексея Александровича Рычина. Его самолет был обнаружен при добыче торфа в районе поселка Пельгорское еще в 1953 году, а до этого момента Алексей Александрович значился пропавшим без вести 12 сентября 1942 года, после боевого вылета на штурмовку вражеского аэродрома Бородулино...

Так закончилась история поисков места гибели и захоронения останков погибшего летчика, но поиск продолжался...

С 2006 года поисковики безуспешно пытались разыскать родных Николая Александровича, чтобы сообщить им о его последнем месте упокоения. Также отработывали новые документы Центрального архива Министерства обороны, которые стали доступны (были рассекречены) в последнее время.

Как Вы, уважаемые читатели, помните, поисковиками ранее в ЦАМО была найдена оперсводка 448-го ШАП, из которой мы узнали все подробности боевого вылета, в котором погиб майор Н.А. Горшков.

Из этого документа можно было сделать определенные выводы:

– к этому моменту (22 сентября 1942 года) в составе 448-го штурмового авиаполка остается всего 2 исправных самолета Ил-2;

– из других документов 281-й штурмовой дивизии было выявлено, что майор Горшков вылетел на самолете братского 872-го штурмового авиаполка, который базировался на этом же аэродроме где и 448-й авиаполк;

– в этом вылете принимали участие командир полка майор Баешко и майор Горшков, который в документах полка и дивизии (уже по факту гибели) указан как командир авиаэскадрильи;

– цель, на которую уходят самолеты, вражеский аэродром в Бородулино, рядом с Любанию. Это очень хорошо оснащенный немецкий авиаузел, хорошо прикрыт различными зенитными средствами защиты.

Это говорит, о том, что для выполнения данного ответственного задания ушли лучшие летчика полка! Командир полка и командир авиаэскадрильи, которые, имели к этому времени уже колоссальный боевой опыт. Были кадровыми военными летчиками. В учетно-послужной карточке Николая Александровича Горшкова указана его предыдущая должность в другом полку: с 20 июля 1942 года он был назначен на должность штурмана 569-го штурмового авиаполка. Можно сказать, второго человека в авиаподразделении. К сожалению, в архивных документах не удалось разыскать упоминание и время назначения Н.А.Горшкова в 448-й штурмовой авиаполк. Но, в этих же архивных документах обнаружили другие документы, которые рассказывают об этом человеке... Пускай, они немного жесткие и нелицеприятные, но, что было — то было...

«...Именной список осужденного или направленного в штрафные роты начальствующего и младшего состава частей 281 ШАД за период с 08.08.42г. по 01.01.43г.

...№ 8

– занимаемая должность до суда: командир штрафного звена 448 ШАП;

– воинское звание, фамилия имя и отчество: майор Горшков Николай Александрович;

– наименование части: 448 ШАП;

- Кем, когда и за что осужден, и мера наказания: приказом 14 ВА № 0227 от 17.08.42 г. за трусость и недисциплинированность переведен в штрафное звено 448 ШАП;

– Когда и куда направлен: в начале октября 1942 года не вернулся с боевого задания;

- № приказа об исключении: Приказ по 448 ШАП за № 059 от 21.10.42г...».

И второй документ:

«...Список начсостава частей 281 ШАД раненных и больных, отправленных в госпитали и умерших от не боевых потерь за период с 08.08.42г. по 01.01.43г.

...№ 5

– занимаемая должность до ранения, болезни: командир штрафного звена 448 ШАП;

– военное звание, фамилия, имя и отчество: майор Горшков Николай Александрович;

– Когда ранен, заболел или умер (обстоятельства): в октябре 1942 года не вернулся с боевого задания;

– где находится по последним данным: по данным поиска находится в госпитале на территории 14 Воздушной армии;

– № приказа об исключении из части: приказ по 448 ШАП № 059 от 21.10.42г.;

– состав семьи и ее адрес: Читинская область ст. Укурей п/о Комсомолец, жена Горшкова В.В.;

– краткие соц.демографические данные: 1907 г.р., русский, рабочий, исключен из членов ВКП(б) в июле 1942 года. Образование: общее 6 классов, военное: курсы командиров звеньев в 1933 г., в КА с 1931 г...».

К сожалению, в жизни Николая Александровича Горшкова были и неприятности. Не нам сейчас судить людей, которые жили и воевали в то тяжелое для всей страны время, и не нам судить их поступки, тем более, к сожалению, обстоятельства произошедшего нам неизвестны. Что-то случилось в судьбе этого человека, что повлияло на то, что Николая Александровича сняли с должности штурмана 569-го штурмового авиаполка и исключили из партии ВКП(б), перевели в штрафное звено 448-го штурмового авиаполка.

Но, самое главное, когда 22 сентября 1942 года вылетая на боевого задания для нанесения штурмового удара по укрепленному аэродрому противника (а это можно сказать почти точно, что был вылет на самую настоящую смерть) командир полка, который сам решает возглавить вылет, выбирает к себе в ведомые человека, которому он мог доверять на все 100 %.

И этим человеком, майор Баешко выбирает командира штрафного звена майора Николая Александровича Горшкова! И самое главное, помните, в начале повествования мы говорили, что после этого вылета во всех документах должность Н.А.Горшкова уже везде упоминается как командира авиаэскадрильи!

К сожалению, долгое время мы не могли найти родных и близких погибшего летчика. На наши запросы в Ярославскую и Читинскую область приходили отрицательные ответы...

Также несколько лет, ни кто не откликался на наши сообщения, которые были размещены в сети Интернет на поисковых форумах Солдату и Тризна. И вот, совсем неожиданно для нас, весной 2010 года на форуме Тризна появляется следующие сообщение:

«...Горшков Николай Александрович, уроженец Ярославской области. В начале 30-х годов по комсомольскому призыву был призван в РККА. Закончил Качинскую школу лётчиков. Это возможно первый муж моей мамы, пропавший без вести (по крайней мере, мама получила извещение об этом). В статье на форуме «Тризна» всё сходится и год рождения (мама была с 1906 года) и место рождения (мама родом с города Ярославля, а Николай Александрович был уроженцем Ярославской области) и то что, из рабочих: он работал на одном из заводов Ярославля, и что в РККА с начала 30-х годов, и что майор (две шпалы у него было), и что летал на штурмовиках (перед войной



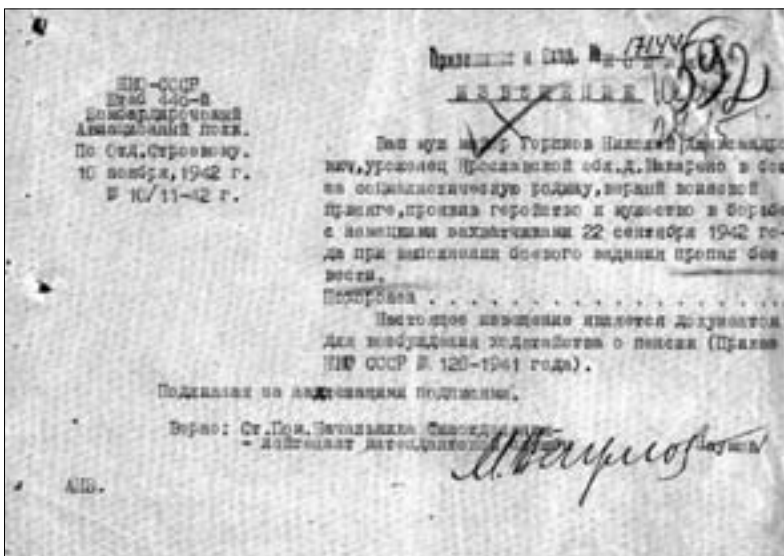
Николай Александрович Горшков с женой Алевтиной Васильевной.

он летал на высотных бомбардировщиках и был списан по здоровью, но дойдя до какого-то высокого руководства, добился перевода в истребительную авиацию, это уже во время войны) и то, что семья осталась в Укурее Читинской области, и то, что портсигар нашли (Николай Александрович курил папиросы). Одна деталь муштует: инициалы жены Горшкова В.В., а маму звали Алевтина. Подскажите, как можно увидеть фото. Пусть маленькое. У нас всякие есть. Буквально два слова ответьте, пожалуйста!... С уважением, Колосов Сергей Петрович...».

Так завязалась наша переписка! Конечно же, у нас не было фото Николая Александровича, о чем нас просил Сергей Петрович, чтобы сравнить их с имеющимися у них в семье фотографиями. Как мы говорили выше, даже в карточке УПК, которая хранится в Централь-

ном архиве Министерства обороны, фотографий Горшкова не было.

Второе письмо-сообщение пришло сразу же, как только была установлена связь через Интернет: «...Илья! Можно я Вас буду так называть? Надеюсь что разница в возрасте ни причём, можете называть меня Сергей. Буду считать, что выполняю долг перед своей родной мамой Колосовой Алевтиной Васильевной, умершей в 1984 году. У нас в семье все знают о Николае Александровиче. Это был первый мамин муж, офицер, лётчик. Мама получила на Горшкова (она тогда была тоже Горшкова) извещение о том, что он пропал без вести. Мой отец служил в одной части с Горшковым до войны. В части, формировавшиеся в Читинской области, для отправки на фронт отец не попал. У отца была своя семья. Жили они все в военном городке Укурей (откуда и отбыл на фронт Николай Александрович), Чернышевского района Читинской области. В начале войны (как вы уже знаете) у мамы погиб муж (это мы теперь знаем, с Вашей помощью, что погиб). У папы умерла жена. Вот к концу войны они и сошлись. У Горшковых было 3 сына Герман, Алексей и Николай (мама так назвала его в честь Николая Александровича). Но они умерли в детском возрасте. Может поэтому, и некому было искать Горшкова. Кроме мамы и меня. Она посылала запросы в Министерство обороны, в Архив Советской армии и т.д. Но видимо удостоверение попало в руки к не совсем добросовестным людям, поэтому и никто ничего не знал (тут идет разговор об удостоверении или документах, которые были обнаружены в останках пилота в конце 50-х годов — авт.). Это же были 50-тые годы!!! Мама в 1959-60 году ездила на родину в Ярославль, ездили вместе с папой, к тому времени у Горшкова оставался кто-то близкий, у него мама и была, подробностей этого посещения я не знаю, но из разговоров взрослых я помню, что этот родственник был одинок и нездоров. В то время у мамы в Ярославле ещё было много родственников (племянницы, внучатые племянники..), в семье разговоры о Николае Александровиче Горшкове были, мама про него много рассказывала, да и отец иногда тоже рассказывал. По их отзывам это был человек, прямой, как принято говорить нынче, как «ипала». В части его уважали. Перед войной Горшкова по состоянию здоровья сняли с полётов на высотных самолётах (могу ошибиться, летал он, вроде бы, на самолете ТБ-3). Как рассказывали мама с папой, Горшков написал очень много писем, пока добился перевода на низколетающие самолёты (с Вашей помощью мы знаем, что это стали Ил-2) и отправки на фронт. Мама рассказывала всегда, что перед отправкой Николай Александрович



вич часто доставал из кобуры пистолет, и смотрел на него. На вопрос об этом, он отвечал, что если придётся — это количество патронов и фашистов уйдёт с ним — «...А последний патрон — для себя...». По рассказам мамы он был из крестьян из деревни (название я конечно не помню). Приехал в Ярославль и работал на заводе. На каком — я не знаю. Как раз где-то в эти годы шёл набор на флот, в авиацию, в РККА и Горшков пошёл в авиацию. Учился он в Севастополе (теперь я знаю, что это Качинская офицерская школа). По окончании, видимо, был направлен в Забайкалье. Семья у них образовалась ещё в Ярославле. У меня две сестры и брат (у них умерла мать в начале войны), брат и средняя сестра родились в Забайкалье: брат в Борзе, а сестра в Нерчинске, да и сам я родился в Укурее в 1945 году в сентябре. Судя по тому, что я знаю о Горшкове Н.А., он не мог быть трусом и это доказывает его последний вылет, а что уж там могло произойти — это для нас с Вами загадка, которую теперь вряд ли кто нам разгадает. Я очень благодарен ВАМ всем. Будьте здоровы...! Фото я обязательно вышлю...».

После этого Сергей Петрович, прислал очень много семейных фотографий и мы продолжили наш виртуальный разговор: «...Илья Геннадьевич! Спасибо за поддержку! Примите глубокую признательность за ту работу, которую делаете Вы и все поисковики для увековечения памяти воинов Великой войны. Вы правы — это моя мама — Колосова Алевтина Васильевна (это был наш вопрос по фото — авт.). Она воспитала нас со средней сестрой (старшая сестра и старший брат воспитывались в семье деда). Всю жизнь она относилась к трём неродным детям как своим кровным. Всегда все наши проблемы были её проблемами, все наши заботы были её заботами. Перед войной был такой случай, который скажет о моей маме больше, чем что-либо другое. Горшков Н.А. повел самолёт, в котором находились высшие военачальники (видимо в Читу, но может и куда-то ещё). Штурман округа (а может быть Забайкальского фронта, не знаю), который находился среди пассажиров, высказал сомнение в прокладке маршрута штурманом экипажа. Николай Александрович сказал, что они тут летают практически ежедневно, поэтому знают как вести самолёт. Штурман округа приказал изменить маршрут. Экипаж вынужден был подчиниться. И в результате сели на вынужденную посадку посреди монгольских степей. Пока нашли село, в котором никто не говорил по-русски, пока нашли район, где сели, пока разобрались. Вообще, вернулись через три недели. И все эти три недели к командованию и к маме (она была председателем женсовета части) ходили с плачем жёны



Обломки самолета на месте падения с памятной табличкой.

экипажа. Они спрашивали маму, почему она не плачет? Ведь погибли же! Она отвечала, что Николай Александрович, в начале их военной жизни сказал, что пока не скажут — да он погиб, Я — живой. И они вернулись! Она и после войны считала, что Николай Александрович «последний патрон оставил себе». Надеюсь на встречу (не знаю когда, не знаю где, но надеюсь). Хочется положить цветок на могилку, которой не суждено было увидеть маме (а ведь это могло произойти, если бы документы попали в более добросовестные руки). До встречи, надеюсь на это!!! Будьте здоровы! С уважением Сергей...».

Илья Прокофьев, 2006-2011 гг.

Гудзь Николай Иванович

Заместитель командира АЭ 704-го штурмового авиаполка 232-й штурмовой авиадивизии старшина (звание младшего лейтенанта присвоено посмертно)

ГУДЗЬ Николай Иванович, 1916 г.р.,
уроженец: Краснодарский край, Ейский район,
с. Широчанка. Жена Нина Ивановна проживала: РСФСР,
г. Владимир, ул. Ильича, д. 12, кв. 5. Мобилизован
Владимирским РВК.

Не вернулся с боевого задания 12 января 1943 года,
на одноместном варианте самолета Ил-2
(заводской номер: 30714) с мотором АМ-38 № 291266,
сбит истребителями противника в районе Карбусель
Мгинского (в настоящее время — Кировского) района
Ленинградской области.

Место падения самолета Ил-2 в районе между станцией Турышкино и урочищем Вороново Кировского района Ленинградской области было обнаружено в 1990 году поисковым отрядом «МИФ» (г. Ленинград, руководитель Александр Сергеевич Рувимов). По рассказам местных жителей, которые указали место падения самолета, в 1940-е годы при извлечении дюрала на сдачу в металлолом, были найдены останки летчика. По воспоминаниям очевидцев, якобы у погибшего были документы. Останки летчика были перевезены и похоронены в поселке Мга, на воинском захоронении. В 1994 году поисковым отрядом «Северо-Запад» (руководитель Илья Владиславович Дюринский, г. Санкт-Петербург) при дополнительном обследовании места падения были обнаружены частичные обломки мотора и был установлен номер двигателя АМ-38ц

На месте падения
самолета. Фото 2004 г.



Гудзь Н.И.

№ 291266. В мае 2004 года поисковыми отрядами «Мга» и «Высота» было проведено дополнительное обследование места падения самолета. На одном из обломков (на дюрале приклепанном к броне) был обнаружен выбитый номер: 223. Останков погибшего экипажа обнаружено не было.

На основании проведенных архивных исследований в Центральном архиве Министерства обороны РФ, было установлено: «...Самолет Ил-2 № 30714 с мотором АМ-38 № 291266, из состава 704-го штурмового авиаполка 232 ШАД 14 ВА не вернулся с боевого задания 12 января 1943 года, летчик: заместитель командира АЭ, младший лейтенант Гудзь Николай Иванович...».

Из оперсводки № 3, штаб 232 ШАД, Будогощь, 12.01.1943 года, 21:00

«...б) оборонительный воздушный бой группы 2 Ил-2 704 ШАП — ведущий лейтенант Бахирев, с 2 Ме-109. Атаку Ме-109 производили по одиночке, одновременно сверху, снизу, сзади. Во время отражения атаки истребителей был ведущим потерян ведомый старшина Гудзь...

...3. 704 ШАП в течение дня уничтожал артиллерию, огневые точки и войска противни-

Гудзь Н.И.

ка в узле сопротивления пос. Михайловский и пос. 1-й Эстонский...

... Ил-2 № 30714 старшина Гудзь в районе Карбусель одновременно сверху, снизу, сзади был атакован 2 Ме-109. Во время отражения атак противника лейтенант Бахирев потерял из виду ведомого старшину Гудзь. Предположительно сбит истребителями противника...».

Данные архива Кировского РВК Ленинградской области:

Учетная карточка.

Фамилия: Гудзь

Имя, отчество: Николай Иванович

Воинское звание: (старшина – зачеркнуто) младший лейтенант

Наименование части:

Дата и год рождения: 1916 г.р.

Время и причина выбытия (погиб, умер от ран, болезни): погиб в январе 1943 года

Место похорон (село, город, (кладбище), район, область): д. Турышкино Лезненский с/с Мгинский район.

Перезахоронен (село, город): п. Мга, городское кладбище

Сведения о родственниках (родственное отношение, Ф.И.О., местожительство): Красные следопыты, г. Ейск, пос. Широфанур, средняя школа № 15.

В каком военкомате хранится извещение: основание Акт от 18.12.49 (год предположительно, не понятна первая цифра).

Карточка составлена 12 июня 1968 года. На полях карточки следующие записи: вх.№470-п (ж) от 24.03.1975 года Тепляков Н..., вх.№ 487 от 18.09.1986 г., вх.№ 834 от 14.10.1986 г., вх.№ 322-п от 15.04.1988 г.

Архивная справка:

Заместитель командира АЭ 704 ШАП 232 ШАД, младший лейтенант Гудзь Николай Иванович, 1916 г.р., уроженец Краснодарского края Ейского района с. Широфанка. Жена Гудзь Нина Ивановна, проживала: г. Владимир, ул. Ильича, д. 12, кв. 5. Погиб 12 января 1943 года, похоронен п. Мга Мгинского района Ленинградской области, гражданское кладбище. Основание: картотеки учета офицерского состава и безвозвратных потерь офицерского состава.

По данным командира поискового отряда «Мга» В.Н.Печуры, на городском кладбище в поселке Мга, на воинской площадке имя погибшего летчика увековечено на одной из старых плит.



На месте падения самолета.
Фото осени 1990 г.

КАРТОЧКА	
1. Фамилия	Гудзь
2. Имя и отчество	Николай Иванович
3. Воинское звание	старшина (зачеркнуто)
4. Наименование части	
5. Дата и год рождения	1916
6. Время выбытия (погиб, умер от ран, болезни)	в январе 1943 г.
7. Место похорон (село, город, (кладбище), район, область)	д. Турышкино Лезненский с/с Мгинский район
8. Место перезахоронен (село, город, (кладбище), район, область)	п. Мга, городское кладбище

Учетная карточка Кировского РВК Ленинградской области.

8. Перезахоронен (село, город, (кладбище), район, область)	п. Мга (ср. кладбище)
9. Сведения о родственниках (родственное отношение, Ф. И. О., местожительство)	Жена: Гудзь Нина Ивановна, пос. Широфанур, с/с ШАП 232 ШАД
10. В каком военкомате хранится извещение	г. Мга

Точный адрес похоронен: (указать)
12. 12. 1968 г.

20/VI-66 г. 1967-1988 Телефонная телеграфная 2713



Гусенко Павел Яковлевич Левин Н. Д. Пальмин Николай Николаевич

Летчик 202-го скоростного бомбардировочного авиаполка 41-й бомбардировочной авиадивизии ВВС Ленинградского фронта лейтенант ГУСЕНКО Павел Яковлевич, 1914 г.р., уроженец: УССР, г. Днепропетровск, ул. Дачная, д. 15 кв. 1, жена Валентина Романовна. Кадровый, в РККА с 1936 года.

Штурман самолета 202-го скоростного бомбардировочного авиаполка 41-й бомбардировочной авиадивизии ВВС Ленинградского фронта (точное звание неизвестно) ЛЕВИН Н. Д. (имя, отчество – установить не удалось).

Воздушный стрелок-радист 202-го скоростного бомбардировочного авиаполка 41-й бомбардировочной авиадивизии ВВС Ленинградского фронта младший сержант ПАЛЬМИН Николай Николаевич, 1915 г.р., уроженец: РСФСР, г. Горький.
Мобилизован Ермаковским РВК.

Экипаж самолета СБ (заводской номер 2/223) с моторами М-103 №/№ 933-1268, 943-184 сбит истребителями противника 17 июля 1941 года в районе Сумск–Выползово Волосовского района Ленинградской области при нанесении бомбоштурмового удара по колоннам противника. Совершил вынужденную посадку на болото. Летчик и штурман самолета живы, вернулись в полк, воздушный стрелок-радист ранен и эвакуирован в госпиталь.

Место вынужденной посадки самолета СБ в районе болота между деревнями Ивановское и Среднее Село Кингисеппского района Ленинградской области обнаружено осенью 2002 года поисковым отрядом «Форпост» (г. Кингисепп, руководитель Виктор Викторович Костюкович) при помощи местных жителей. При проведении первичного осмотра места падения самолета и его обломков поисковики пришли к выводу, что данный самолет совершил вынужденную посадку в июле–августе 1941 года. Останков погибшего экипажа не обнаружено. На одном из разобранных местным населением в металлом коленчатом валу от мотора был установлен его номер: М-103 № 943-184, а на остатках центроплана была обнаружена бирка с предположительно выбитым номером самолета: 8/223. На расстоянии около 200–300 метров от места вынужденной посадки самолета на болоте были обнаружены остатки полуставшего летного реплана.



Гусенко П.Я.

В 2004 году поисковым отрядом «Форпост» проведено дополнительное обследование самолета. В результате были найдены три элемента от парашютной системы (пряжки и карабины). Удалось частично установить номер второго двигателя: М-103 № 9(4)3-126_ (или 129_).

После проведения полевых работ поисковики приступили к изучению архивных документов. Документация за период 1941-1942 годов, хранящаяся в Центральном архиве Министерства обороны требует более широкого и масштабного исследования. К сожалению, документы многих авиаполков и авиасоединений не полные, отсутствуют документы по многим периодам и конкретным событиям. Часто встречаются просто противоречивые документы. И, конечно же, данная работа занимает огромное количество времени, и больших финансовых и материальных затрат. Но, тем не менее, по проведенным архивным

исследование было установлены следующие сведения, которые относились к данному самолету:

– мотор М-103 № 943-184 в мае 1941 года находился на ремонте в 123-й авиационной мастерской 2-й смешанной авиадивизии;

– самолет СБ № 8/223 с моторами М-103 №/№ 933-949, 933-1060 списан из состава 10 КСБАП 41 САД 22 июля 1941 года. В базе потерь личного состава дивизии за этот день в 10 СБАП потерь нет;

– самолет СБ № 8/223 с моторами М-103 №/№ 933-940, 933-1060 из состава 10 КСБАП 41 САД в период с 20 по 29 июля 1941 года не вернулся с боевого задания, сгорел, сбит истребителями противника, подлежит списанию. Экипаж: летчик батальонный комиссар Дубровский В.А., штурман младший лейтенант Ветчинкин М., стрелок-радист сержант Ефремов. По данным базы потерь личного состава 41-й смешанной авиадивизии значится:

– Ефремов Павел Алексеевич, младший сержант, стрелок-радист 10 сбап 41 сад ВВС ЛФ, не вернулся с боевого задания по БШУ танковых колонн противника, атакованы ИА противника и сбиты 25 июля 1941 года, в р-не Большой Сабск Волосовского района Ленинградской области. Самолет СБ № 8/223 с моторами М-103у №/№ 933-940, 933-1060. Экипаж: летчик батальонный комиссар Дубровский В.А., штурман младший лейтенант Ветчинкин М. – живы, вернулись в полк.

Вышеприведенное говорит о том, что самолет СБ № 8/223 был подбит 22 июля 1941 года и получил повреждения, на основании чего был составлен приказ о его списании, но скорее всего его отремонтировали заменив поврежденный один мотор (№ 933-949 заменили на № 933-940), после чего самолет опять вошел в состав полка и был сбит 25 июля 1941 года в районе Сабска, из состава экипажа спаслись летчик Дубровский и штурман Ветчинкин, а стрелок-радист Ефремов погиб. Так как номера моторов не совпадают с номерами моторов, найденными нами на болоте, можно сделать вывод, что нами найден другой самолет, а обнаруженная бирка с номером 8/223 не относится к заводскому номеру найденного самолета.

В этих же архивных делах есть следующие документы:

– самолет СБ № 2/223 с моторами М-103 №/№ 943-184, 933-1268 из состава 202 СБАП 41 САД в период с 10 по 29 июля 1941 года в районе д.Сумск – д.Выползово Волосовского района Ленинградской области, подбит истребителями противника — упал на землю и загорелся.

Это, скорее всего и есть обнаруженный нами самолет. Так как второй номер мотора был про-



читан частично, скорее всего, его правильный номер 933-1268.

Также в архиве удалось найти следующие документы:

– «...202 СБАП самолет СБ № 2/223, экипаж: летчик Гусенко П.Я., штурман Левин Н.Д., воздушный стрелок-радист Пальмин Н.Н., самолет сгорел, самолет был подбит ИА противника и загорелся, экипаж сел на вынужденную на своей территории в районе Сумск – дер. Выползово...».

– «...Самолет СБ № 2/223 с моторами М-103 №/№ 943-643, 943-134, 17 июля 1941 года, безвозвратная потеря, самолет списан, 202 СБАП в период с 22 июня по 22 августа 1941 года»;

Вторая запись, в которой указаны другие номера моторов, является ошибочной, т.к., яв-

Обломки самолета.





ляется самым поздним документом, составленным штабом полка в период его пребывания на Ленинградском фронте.

При проведении исследовательской работы с документами Центрального архива Министерства обороны поисковики попытались установить и проследить судьбу всех членов экипажа найденного самолета.

Не удалось найти никаких сведений о штурмане самолета Н.Д.Левине. Вполне возможно, он прошел все войну и остался в живых.

Скорее всего, так же сложилась судьба и воздушного стрелка-радиста самолета младшего сержанта Пальмина. В документах 41-й бомбардировочной авиадивизии был найден единственный документ о нем: «...воздушный стрелок-радист младший сержант Пальмин Николай Николаевич, уроженец г. Горький, 1915 г.р., мобилизован Ермаковским РВК, ранен 18 июля 1941 года, эвакуирован в госпиталь...». В списках безвозвратных потерь в годы Великой Отечественной войны он не значится.

А вот судьбу летчика самолета Павла Яковлевича Гусенко удалось проследить полностью. Жизнь этого отважного летчика, его мужество, заслуживают отдельного повествования. Но, к большому сожалению, дожить до светлого дня Победы, ему было не суждено! Он погиб 20 сентября 1944 года, будучи в звании гвардии капитана и в должности командира АЭ своего полка (202-й СБАП был награжден гвардейским званием и получил наименование 81-й гвардейский бомбардировочный авиаполк). Павел Яковлевич Гусенко был похоронен на южной окраине с. Залесье Жетувского уезда в Польше. И уже посмертно Указом Верховного Совета СССР от 26 октября 1944 года был награжден самым высоким званием: Герой Советского Союза!

Вот небольшие рассказы о нем, которые возможно найти в Интернете: www.warheroes.ru/hero/hero.asp?Hero_id=9272

Гусенко Павел Яковлевич — командир эскадрильи 81-го гвардейского бомбардировочного авиационного полка (1-я гвардейская бомбардировочная авиационная дивизия, 2-й гвардейский бомбардировочный авиационный корпус, 5-я воздушная армия, 2-й Украинский фронт), гвардии капитан.

Родился 3 (16) июля 1914 года в городе Екатеринослав (ныне — Днепропетровск) в семье рабочего. Украинец. Член ВКП(б)/КПСС с 1939 года. Окончил Днепропетровский железнодорожный техникум, занимался в аэро-клубе. Работал электриком на заводе.

В Красной Армии с 1936 года. В 1938 году окончил Ворошиловградскую военную авиационную школу. Участвовал в боях с японскими милитаристами у озера Хасан в 1938 и

в районе реки Халхин-Гол в 1939 годах, а также в советско-финляндской войне 1939–40 годов.

Участник Великой Отечественной войны с июня 1941 года. Воевал на Ленинградском, Калининском, Волховском, Северо-Западном, Воронежском, Степном, 2-м и 1-м Украинских фронтах в составе 202-го бомбардировочного авиационного полка (81-го гвардейского бомбардировочного авиационного полка), прошел путь от командира звена до командира эскадрильи снайперов-пикировщиков.

Провёл успешные бомбометания в августе 1943 года при нанесении удара по огневым позициям в районе Белгорода, бомбардировке скопления вражеской техники в районе города Золочев Харьковской области, при прикрытии переправы через Днепр.

П.Я. Гусенко отличился при нанесении мощного бомбового удара по станции Знаменка (Кировоградская область, Украина) — крупному железнодорожному узлу, который играл весьма важную роль для обороняющегося противника в районе Корсунь-Шевченковского. В результате атаки было уничтожено до 50 пульмановских вагонов с артиллерийскими снарядами, три паровоза, 20 цистерн с горючим для автотранспорта, разрушена железнодорожная рамка и горловины путей, сожжено несколько штабелей угля и лесоматериалов. Кроме того, была уничтожена вместе с прислужгой батарея зенитной артиллерии. После того, как гитлеровцы приступили к восстановлению последствий налёта, группа под командованием гвардии капитана Гусенко нанесла повторный удар. При этом было уничтожено 10 вагонов с артиллерийскими снарядами, разбили стрелочный пост, вагонное депо, сортировочную рамку, восточную горловину путей и разрушили в шести местах железнодорожное полотно. Бомбометанием и штурмовкой уничтожено более 150 солдат. Все восстановительные работы были сорваны, и немцы не делали попыток их продолжить. Через несколько дней после этих ударов наши войска, заняв железнодорожный узел Знаменка, захватили много трофеев, боеприпасов, техники, вооружения, подвижного состава.

Командир эскадрильи 81-го гвардейского бомбардировочного авиационного полка (1-я гвардейская бомбардировочная авиационная дивизия, 2-й гвардейский бомбардировочный авиационный корпус, 5-я воздушная армия, 2-й Украинский фронт) гвардии капитан Гусенко к июню 1944 года совершил 196 боевых вылетов на бомбардировку аэродромов, железнодорожных станций, скоплений живой силы и техники противника.

20 сентября 1944 года при отходе от цели в ходе удара по железнодорожному узлу города Прешов (Словакия) самолёт командира

2-й авиационной эскадрильи гвардии капитана П.Я.Гусенко был подожжён огнём зенитной артиллерии. Гусенко направил свой горящий самолёт на эшелон врага.

Указом Президиума Верховного Совета СССР от 26 октября 1944 года за мужество и отвагу, проявленные в боях с врагами, гвардии капитану Гусенко Павлу Яковлевичу было присвоено звание Героя Советского Союза посмертно.

Похоронен на православном кладбище в поселке Залесе (Жешувское воеводство, Польша).

Награждён орденом Ленина, двумя орденами Красного Знамени, двумя орденами Отечественной войны 1-й степени, медалями.

Навечно зачислен в списки воинской части. Именем Героя названа улица в Днепропетровске, на здании школы и железнодорожного техникума установлены мемориальные доски.

<http://gorod.dp.ua/tema/persons/?pageid=398>

Гусенко Павел Яковлевич (16.07.1914 – 20.09.1944)

Павлик Гусенко еще со школьной скамьи видел себя за штурвалом самолета. «Небо — его заветная мечта», — рассказывала позже мать Павла, Ульяна Александровна. С этой мечтой он не расставался в железнодорожном техникуме. Вскоре он поступил в Днепропетровский клуб планеристов. Когда по состоянию здоровья ему не удалось стать курсантом авиашколы, он, работая на заводе электриком, продолжал лелеять свою мечту об авиации. И все же цели своей достиг — был принят в школу военных пилотов, которую окончил с отличной аттестацией по основному предмету — технике пилотирования; особенно отмечались его находчивость, хладнокровие во время пребывания в воздухе и умение отлично проводить бомбометание.

В 1936 году Павел Гусенко был призван на действительную воинскую службу. Районный военком по просьбе юноши направил его в Ворошиловградскую школу военных летчиков. Два года учебы пролетели незаметно. В 1938 году младший лейтенант П.Гусенко был направлен для прохождения дальнейшей службы на Дальний Восток. Здесь вскоре ему пришлось помериться силами с японскими самураями. Молодой летчик громил врагов у озера Хасан, затем на реке Халхин-Гол. Когда в 1939 году развязался военный конфликт на Карельском перешейке, Павел в составе своей части был переброшен под Ленинград. Он водит свою боевую машину на бомбежку важных стратегических объектов противника в войне с белофиннами. От полета к полету росло его боевое мастерство

В Великой Отечественной войне с первых дней. Действуя в составе войск Юго-Западного

фронта, эскадрилья бомбардировщиков, в составе которой служил П.Я. Гусенко, не раз отличалась смелыми полетами в глубокие тылы врага, уничтожала скопления гитлеровских войск, вражеские колонны на марше, склады и артиллерийские позиции. 15 августа 1943 года шли тяжелые бои на земле Харьковщины. В этот день пикирующий бомбардировщик Гусенко четыре раза поднимался в воздух. Бомбы, сброшенные отважным экипажем по вражеским целям в районах населенных пунктов Хорошево, Безлюдовка и Жихарь, нанесли врагу ощутимый урон. На северных подступах к Харькову старший лейтенант Гусенко уничтожил прямым попаданием крупное хранилище боеприпасов противника. В эти дни боев к ордену Отечественной войны I степени, украшавшему его грудь, прибавился орден Красного Знамени.

Как только Советская Армия освободила Днепропетровск, многим пришлось быть свидетелями, как на площади в конце улицы К.Либкнехта приземлился самолет. Гвардии капитан Гусенко не выдержал, чтобы собственными глазами не увидеть свой родной город.

Поддерживая действия войск 2-го Украинского фронта, П.Я.Гусенко отличился в нанесении мощного бомбового удара по станции Знаменка — крупному железнодорожному узлу, который играл весьма важную роль для обороняющегося противника в районе Корсунь-Шевченковского. К сентябрю 1944 года гвардии капитан Павел Гусенко совершил 128 боевых вылетов. Его грудь украсил еще один орден Красного Знамени. 8 сентября 1944 года войска 1-го Украинского фронта перешли в наступление в районе Кросно в общем направлении на Прешов через Дуклинский перевал в Восточных Бескидах. Полк, в составе которого отважно сражался гвардии капитан Гусенко, 20 сентября совершил четыре вылета, участвовал в бомбардировке железнодорожной станции Прешов, которая была полностью разрушена, враг понес большие потери. Пятый вылет закончился для него трагично. Зенитный снаряд угодил в самолет Гусенко и ослепил его. Охваченный пламенем, он сумел сделать поворот в сторону своих войск, но сбить пламя не смог...

Гусенко П. Я. награжден двумя орденами Красного Знамени и орденом Отечественной войны I степени. Указом Президиума Верховного Совета СССР от 26 октября 1944 года посмертно удостоен звания Герой Советского Союза.

Додонов Александр Иванович Диков Павел Федорович

**Командир АЭ 448-го штурмового авиаполка
281-й штурмовой авиадивизии 14-й Воздушной армии
старший лейтенант ДОДОНОВ Александр Иванович,
1917 г.р., уроженец: УССР, город Ворошиловоград,
ул.Серова, д. 20, отец Додонов И. Ф.
Мобилизован Ворошиловоградским ГВК.**

**Воздушный стрелок 448-го штурмового авиаполка
281-й штурмовой авиадивизии 14-й Воздушной армии
старшина (в других документах — старший сержант)
ДИКОВ Павел Федорович, 1917 г.р., уроженец: РСФСР,
Куйбышевская область, Лунинский район, село Еланка,
отец Диков Ф.А. Мобилизован Астраханским ГВК.**

**Экипаж самолета Ил-2 (заводской номер 7238) сбит
истребителями противника в районе Зенино 17 февраля
1943 года. Их имена были увековечены в 1970-е годы в
г. Любань, на мемориале «Березовая Аллея».**

Место падения самолета Ил-2 в районе урочища Кородыня было обнаружено в июле 2007 года местными жителями. Они сообщили о находке поисковому отряду «Любань» (руководитель Игорь Суров). На месте падения была обнаружена воронка, рядом с которой были разбросаны небольшие фрагменты и обломки самолета. При первом обследовании был сделан вывод, что воронка не тронута, и разграблению не подвергалась. Рядом с воронкой были обнаружены гильзы от крупнокалиберной авиационной пушки ВЯ-23 1941 и 1942 годов выпуска, гильзы от авиапулемета пулемета ШКАС 1941 года выпуска и гильзы от авиапулемета пулемета УБ 1942 года выпуска, что говорило о том, что данный самолет является двухместной модификацией. На одном из обломков брони была обнаружена сильно сгнившая бирка, на которой удалось прочесть последние две цифры: 39.

В августе 2007 года поисковым отрядом «Любань» было проведено дополнительное обследование места падения. В результате проведенных работ были обнаружены части шлемофона с одним наушником, кожаный ремешок от наручных часов, остатки петлиц, относящиеся к знакам различия младшего начальствующего состава, веденные приказам НКО СССР № 391 от 2 ноября 1940 года. Рядом с воронкой были обнаружены два не разорвавшихся РС-82 и 100-килограммовая авиабомба.

1–2 сентября 2007 года поисковым отрядом «Любань» были проведены дополнительные

работы на месте падения самолета. В ходе работ, был полностью отработан отвал, по ходу падения самолета. В результате в отвале обнаружена офицерская пряжка со звездой. А в воронке, которая оказалась глубиной около двух метров, были обнаружены остатки бензобака и куски слоеной фанеры.

14 октября 2007 года поисковым отрядом «Любань» было проведено дополнительное обследование места падения и воронки от самолета. В результате работ на краю воронки обнаружены останки экипажа: части человеческой кожи – органика, части черепа с волосами. Из личных вещей обнаружена одна меховая перчатка и часть шлемофона. Среди обломков обнаружен фанерный фрагмент обшивки самолета, на котором черной краской через трафарет нанесен заводской номер самолета: 7238.

По данным Центрального архива Министерства обороны было установлено, что на самолете Ил-2 № 7238 из состава 448 штурмового авиаполка 281 ШАД 14 ВА не вернулся с боевого задания 17 февраля 1943 года экипаж в составе:

- командира АЭ старшего лейтенанта Додонова Александра Ивановича, 1917 г.р.;
- воздушного стрелка старшины (по другим данным старший сержант) Дикова Павла Федоровича, 1917 г.р.

В архивных документах говорилось: «...погибли 17.02.43 г., самолет сбит истребителями противника в районе Зенино северо-восточнее несколько км, похоронены 4 км юго-западнее д. Зенино, документы погибших находятся в авиаотделе 54 армии, похоронен наземными войсками...». По документам Тосненского РВК, погибшие значились перезахороненными в г. Любань.

Это был один из лучших экипажей 281-й штурмовой дивизии. Старший лейтенант Александр Додонов был одним из первых летчиков, кто освоил ночные полеты на Ил-2 осенью 1942 года. Павел Диков был в списке первых воздушных стрелков-добровольцев. Когда в дивизии были впервые переоборудованы несколько Ил-2 из одноместных машин в двухместные, понадобились воздушные стрелки, которые смогли бы прикрывать самолет с задней полусферы. Механики и оружейники были первыми, кто изъявил желание летать в качестве воздушных стрелков. Это было еще в августе 1942 года.

Останки погибших были торжественно захоронены 9 мая 2008 года в городе Любань, на мемориале «Березовая Аллея».



Авиабомба, обнаруженная рядом с местом падения самолета.

Долбилов Иван Николаевич

Место падения самолета Ил-2 в районе 1 км восточнее урочища Ляды, у деревни Кокалаврик в 6 км севернее деревни Чудской Бор Тосненского района Ленинградской области было обнаружено в 1991 году поисковым отрядом «Пилот» (г. Тосно, руководитель Василий Иванович Груздов). При подъеме обломков самолета, из воронки были извлечены останки летчика. К сожалению, документов пилота в обломках самолета найти не удалось. Удалось установить номер двигателя, и работа по установлению имени погибшего затянулась на несколько лет. Только в 1994 году из Центрального архива Министерства обороны пришел ответ, что на самолете Ил-2 № 301345 с мотором АМ-38 № 458414 не вернулся с боевого задания 18 февраля 1943 года летчик младший лейтенант Долбилов Иван Николаевич.

Из книги «Советская авиация в боях над Красным Бором и Смердыней. Февраль-март 1943 г.» (И.Г.Прокофьев, Санкт-Петербург, 2008 г.): «... 18 февраля 1943 года положение наших частей не изменилось. В документах штаба армии было отмечено: «Авиация противника в течение дня небольшими группами самолетов бомбила боевые порядки наших частей»

...Группу самолетов Ил-2 из состава 872-го штурмового авиаполка при выходе из атаки в районе Ляды атаковали истребители противника. По докладу вернувшихся летчиков, они видели как Ил-2 (заводской номер 301345) младшего лейтенанта Ивана Николаевича

Летчик 872-го штурмового авиаполка 281-й штурмовой авиадивизии 14-й Воздушной армии младший лейтенант ДОЛБИЛОВ Иван Николаевич, 1920 г.р., уроженец: Краснодарский край, город Краснодар, ул. Шаумяна, д. 34/3.

Мать Долбилова И. Т., проживала: РСФСР, г. Москва, ул. Горького, Свадовских переулков, д. 5, кв. 10.

Мобилизован Краснодарским ГВК.

Не вернулся с боевого задания 18 февраля 1943 года на одноместном варианте самолета Ил-2 (заводской номер 301345) с мотором АМ-38 № 458414. Сбит и упал 1 км восточнее деревни Ляды Тосненского района Ленинградской области.

Иван Долбилов был подбит и горящим упал в 1 км восточнее Ляды на территории противника. С этого дня на долгие десятилетия летчик стал считаться пропавшим без вести. Наверное, так бы и осталась эта страшная фраза в судьбе молодого летчика, если бы не воспоминания бывшего жителя деревни Кокалаврики, который рассказал, что еще мальчишкой, находясь под оккупацией, видел своими глазами, как в лес у соседней деревни Ляды упал сбитый советский самолет. На это место осенью 1991 года он привел тосненского поисковика Василия Ивановича Груздова...».

30 июля 1994 года останки летчика были торжественно захоронены на воинском кладбище поселка Чудской Бор Тосненского района Ленинградской области в отдельной могиле, а над ней возвысилась изогнутая и пробитая пулями лопасть от винта его самолета...



Памятник и табличка на могиле И.Н. Долбилова.

На фотографии слева: церемония захоронения останков Долбилова И.Н. 30 июля 1994 года.

Жуков Павел Иванович Толда Василий Григорьевич Звездин Федор Александрович

Старший летчик 140-го бомбардировочного авиационного полка 276-й бомбардировочной авиадивизии 13-й Воздушной армии младший лейтенант **ЖУКОВ Павел Иванович**, 1916 г.р., уроженец: РСФСР, Воронежская область, Семилукский район, село Подклетное, мать Мария Александровна. Кадровый.

Штурман самолета 140-го бомбардировочного авиационного полка 276-й бомбардировочной авиадивизии 13-й Воздушной армии младший лейтенант **ТОЛДА Василий Григорьевич** (год рождения не известен). Уроженец: УССР, Кировоградская область, Хмелевский район, село Гладоссы, отец Григорий Петрович. Кадровый.

Воздушный стрелок-радист 140-го бомбардировочного авиационного полка 276-й бомбардировочной авиадивизии 13-й Воздушной армии старшина **ЗВЕЗДИН Федор Александрович**, 1915 г.р., уроженец: РСФСР, Челябинская область, город Миасс, ул. Мельничная, д. 48, отец Александр Иванович. Мобилизован из запаса Миасским РВК.

Экипаж самолета Пе-2 (заводской номер 8/150) с моторами М-105 №/№ ск 24-2473 , р 124-436, не вернулся с боевого задания 22 июля 1943 года, сбит зенитной артиллерией противника, прямым попаданием в хвостовое оперение, в районе восточнее 1,5 км Келколово Мгинского (ныне Кировского) района Ленинградской области.



Толда В.Г.

Первоначально место падения самолета Пе-2 в районе железнодорожной станции «6-й километр» ж/д Мга–Невдубстрой, в урочище Келколово Кировского района Ленинградской области было обнаружено в 1995 году поисковым объединением «Северо-Запад». При первом же обследовании были обнаружены частичные останки одного из членов экипажа самолета. На небольшом фрагменте от двигателя, был частично установлен номер мотора: М-105 № 24-247... Последние цифры не читались, так обнаруженный фрагмент блока цилиндров был сильно деформирован от взрыва. В сентябре 2004 года место падения было обследовано участниками синявинской экспедиции в составе поисковых отрядов: «Поиск» (г. Нижнекамск, Республика Татарстан), «Форпост» (г. Кингисепп), «Иван Сусанин» (г. Колпино)

и специалистами общественного фонда поисковых отрядов Ленинградской области. При обследовании был установлен тип самолета Пе-2, и были обнаружены частичные останки экипажа и пристыжной системы от парашютов. Определен объем работы для проведения экспедиции по подъему обломков самолета.

Параллельно полевому поиску, поисковики анализировали данные из открытых источников, хранящиеся в общественном фонде поисковых отрядов Ленинградской области. Так, в газете «Ленинградская Правда» 21 января 1973 года удалось найти опубликованную статью о В.Ф. Лапинском, местном краеведе жившем на ст. Мга: «...Однажды неподалеку от Келколово Лапинский обнаружил ... советский бомбардировщик Пе-2, сбитый в воздушном бою. Три поржавевших крупнокалиберных пу-

лемета стояли на боевом взводе, тут же в разломившемся фюзеляже лежали две бомбы. Чуть поодаль — останки экипажа. Саперы подорвали боезапас самолета, а летчики были перезахоронены в братской могиле...».

В вышеприведенной статье совпадали многие детали, которые поисковики определили на месте падения самолета. Так совпадал тип самолета: Пе-2, место обнаружения тоже совпадало. Да, и две большие воронки на месте падения самолета, говорили о том, что скорее всего, в послевоенное время на этом месте действительно уничтожали боеприпасы, а судя по сохранившимся обломкам самолета, можно было сделать вывод, что при падении самолет не глубоко ушел в землю, а был почти полностью на поверхности. Поэтому можно было предположить, что в статье идет речь именно об этом самолете. Смущало, только то, что среди обломков самолета поисковики нашли останки экипажа, а в статье говорилось, что останки погибших были перезахоронены в братской могиле. Проверив сведения Тосненского райвоенкомата (так как на 1973 год, данная территория относилась к Тосненскому району Ленинградской области, а Кировский район образовался чуть позже), мы не обнаружили никаких сведений о проведении перезахоронений из этого района. Скорее всего, при подрыве неразорвавшихся бомб, саперы не слишком обращали внимание на наличие в обломках самолета останков погибшего экипажа... А в газете, разве можно было в советское время написать обратное: «...Саперы подорвали боезапас самолета, вместе с находившимися в обломках самолета останками летчиков...».

В июле 2005 года поисковым отрядом «Поиск» (г. Омск, руководитель Галина Григорьевна Кудря) были проведены дополнительные широкомасштабные работы на месте падения. В результате работ были обнаружены останки экипажа самолета, одно вытяжное кольцо и несколько пряжек от парашюта. Были обнаружены гильзы от авиационного пулемета УБ датированные 1941 и 1942 годами выпуска.

Первоначально, поисковиками было выдвинуто предположение, что обнаружено место падения самолета Пе-2 из состава 4-го гвардейского бомбардировочного авиаполка, в составе экипажа:

– летчика самолета, адъютанта АЭ гвардии капитана Летучего Феодосия Петровича, штурмана самолета, начальника связи АЭ гвардии старшего лейтенанта Ковальчук Зиновия Игнатьевича и воздушного стрелка-радиста гвардии старшины Алексева Михаила Федоровича, которые значились сбитыми истребителями противника 11 сентября 1942 года в районе Мустолово.



Но, по проведенной исследовательской работе с документами Центрального архива Министерства обороны было установлено:

– самолет Пе-2 № 8/150 с моторами М-105ра №/№ ск 24-2473 и р 125-436 из состава 140 БАП 276 БАД 13 ВА не вернулся с боевого задания 22 июля 1943 года, в составе экипажа:

– Жуков Павел Иванович, младший лейтенант, старший летчик, 1916 г.р.;

– Толда Василий Григорьевич, младший лейтенант штурман самолета, (год рождения в документах не указан);

– Звездин Федор Александрович, старшина, воздушный стрелок-радист, 1915 г.р.



На месте падения самолета.

В документах архива удалось найти акт расследования данной боевой потери. Из акта расследования: «...22 июля 1943 года в 7:20 на высоте 1500 метров восточнее 1,5 км Келколово на боевом курсе, до сбрасывания бомб, прямым попаданием снаряда ЗА в хвостовое оперение был сбит. Самолет разбит, полет происходил в составе четверки...».

22 июня 2009 года на воинском братском захоронении в поселке Марьино (г. Кировск) Кировского района Ленинградской области состоялась церемония захоронения останков погибшего экипажа самолета.



п. Марьино.
22 июня 2009 г.

Благодаря форуму на поисковом сайте Солдат.ру и Наталье Юрьевне Кругловой из города Симферополя удалось найти родных штурмана самолета Василия Григорьевича Толды. Вот несколько сообщений от Натальи Юрьевны:

«...Добрый день всем! К сожалению... род Толда Василия Григорьевича прекратился...»

Только что разговаривала по телефону с Журавлевым Михаилом Яковлевичем, 1925 г.р., Это муж родной сестры нашего героически погибшего летчика Василия Григорьевича Толды. Самой сестры, Марии Григорьевны, уже нет...

Из рассказа Михаила Яковлевича: До войны Василий Григорьевич жениться не успел... Переписывался с девушкой... Собирались жениться, но война... После войны эта девушка писала письма моей жене. Откуда она была родом, сейчас уже не помню. С фронта пришло извещение, что вылетел на боевое задание на Ленинград и не вернулся... Пропал без вести... Отец Василия не смог пережить гибель своего сына, вскорости умер...

На мой вопрос, сохранилось ли фото Василия Григорьевича, ответил, что «да», есть фото. Договорились, что передаст через директора местной школы Валентину Николаевну Плетка. Вот такая печальная история...

Выражаю признательность директору Глодоской средней школы Плетка Валентине Николаевне за участие в поиске родственников Толда В.Г.

С уважением, Наталья».

«...Добрый вечер! Получила из села Глодосы фотографии, которые предоставил Журавлев Михаил Яковлевич из своего семейного архива. На фото Толда Василий Григорьевич, а также его родители.

Специально для сайта Солдат.ру переслали воспоминания племянницы Василия Григорьевича — Любви Николаевны Комлач :

Талда Василий Григорьевич родился в простой крестьянской семье (честной, трудолюбивой) в 1918 году в селе Глодосы Новоукраинского района Кировоградской области.

Отец Талда Григорий во время Великой Отечественной войны был в трудармии города Донбасса (на войну не брали по возрасту). После того как получили извещение о сыне, отец не смог пережить его смерть и через год умер.

Мать Талда Мария Гордеевна осталась с дочерью Александрой и Марией, прожила 85 лет. За сына пилота-офицера получала пенсию. Умерла в 1977 году. Сестры его тоже умерли.

Талда Василий Григорьевич был способным учеником, талантливым юношей. Окончив успешно школу, имея склонность к математическим предметам, он поступил на математический факультет Кировоградского педагогического института.

В то время в стране назревали суровые годы войны. По приглашению от авиационного училища студентов математического факультета, физически здоровых, по желанию, перевели продолжать обучение для получения профессии летчика в городе Харькове. Обучение в летном училище очень ему нравилось. Это было видно из писем, которые Василий Григорьевич писал домой, родителям и любимой девушке — Клименко Марии Прокоповне.

Получив профессию летчика, в предпоследнем письме известил, что придет домой на отдых 15 июня 1941 года. Потом получили последнее письмо из Харькова, в котором Василий отметил, что их задерживают неизвестно чего, а с 20 июня 1941 года придет домой точно. Родители готовились к приезду сына, чтобы вместе отпраздновать его женитьбу. Все было готово к свадьбе. А 22 июня началась Великая Отечественная война. Встреча с семьей не состоялась. Во время войны получали письма. В одном из них родители прочитали: «Я летел над своим домом, как будто вас всех видел».

Родители и сестры всю жизнь его помнили и всегда рассказывали нам, своим детям и внукам о нем. Василий Григорьевич был примером для нас племянников, со слов бабушки и наших матерей. Мы всегда гордились своим дядей.

Из воспоминаний племянницы Комлач Любви Николаевны.

С уважением, Наталья».

Захарченко Даниил Степанович



Захарченко Д.С.

Обломки самолета ЛаГГ-3 в районе 400 м от окружной дороги города Тихвина, между деревнями Усть-Шомукша и Березовик Тихвинского района Ленинградской области были обнаружены в 2006 году руководителем поискового отряда «4-я армия» Николаем Андреевичем Бровциным. 14–15 апреля 2007 года на месте падения самолета работали поисковые отряды «Уголек» (г. Санкт-Петербург, руководитель Михаил Викторович Авдеев) и «4-я армия» (г. Тихвин, руководитель Николай Андреевич Бровцин). В результате подъема обломков самолета с глубины трех метров были извлечены: останки летчика (челюсть и часть теменной кости черепа), мотор самолета М-105 № ПА 135-1679 с редуктором и тремя лопастями (причем две лопасти загнуты, одна прямая), сильно деформированные патроны от авиационной пушки ШВАК 20 мм 1935 и 1937 годов выпуска. На карбюраторах были выбиты даты изготовления: апрель 1941 года и июнь 1941 года. По информации, полученной от местных жителей, стало известно, что в конце 1950-х годов при разминировании Тихвинского района к месту падения самолета приезжали военные саперы и пытались выгнать самолет. Оторвав хвост техникой (трактор, тягач) саперы заложили собранные в округе мины и снаряды на месте падения самолета и взорвали последние. При проведении работ на месте падения самолета рассказ местных жителей подтвердился, так как действительно самолет в районе каби-

Командир АЭ 160-го истребительного авиаполка 3-й Резервной авиагруппы старший лейтенант **ЗАХАРЧЕНКО Даниил Степанович, 1918 г.р., уроженец: УССР, Харьковская область, Двуреченский район, село Михайловка. Мать Анастасия Илларионовна. Кадровый в РККА с 10 августа 1936 года, окончил Чугуевское ВАУ в 1940 году.**

На самолете ЛаГГ-3 (заводской номер 31211342) с мотором М-105 № па 135-1679 не вернулся с боевого задания 7 декабря 1941 года по разведке отступающих войск противника из района Тихвин – Липная Горка Ленинградской области.

ны (где находились останки летчика) был сильно деформирован и разбит. В воронке были обнаружены осколки от минометных мин и артиллерийских снарядов. По проведенной работе было установлено, что скорее всего, летчик пытался посадить подбитый самолет (или посадка была необходима по причине ранения самого пилота), так как мотор был выключен, на что точно указывают обнаруженные лопасти винта самолета. При посадке самолет задел правым крылом деревья и свалился в болото, на что указывает расположение обломков самолета. Летчик при ударе об землю погиб.

Первым предположением поисковиков было, то, что скорее всего погибший самолет и летчик могут относиться к следующим авиационным подразделениям, действующим на этом участке фронта в конце 1941: 160 ИАП 3 РАГ, 239 ИАП 3 РАГ, 523 ИАП 3 РАГ, 44 ИАП 7 ИАК ПВО.

По проведенной архивной исследовательской работе в Центральной архиве Министерства обороны Виктором Коноровым было установлено, что мотор М-105 № ПА 135-1679 на 3 декабря 1941 года был исправен, и находился на учете в 160 ИАП 3 РАГ.

На основании вышеизложенного поисковики предположили, что обнаруженные обломки самолета и останки летчика могут относиться к следующим потерям 160 ИАП 3 РАГ:

– Захарченко Даниил Степанович, старший лейтенант, командир АЭ, летчик, не вернулся с боевого задания 07.12.41 г., в р-не Тихвин – Липная Горка Тихвинского района Ленинградской области на самолете ЛаГГ-3. 1918 г.р., уроженец: УССР, Харьковская область;

– Панюков Николай Федорович, капитан, заместитель командира полка, он же штурман полка, не вернулся с боевого задания 07.12.41 г., в р-не Тихвин – Липная Горка Тих-



Мотор самолета Д.С.Захарченко.

винского района Ленинградской области на самолете ЛаГГ-3 (еще ранее, на основе архивных исследований было известно, что место падения самолета Панюкова было обнаружено сразу же после освобождения Тихвинского района от немцев в декабре 1941 года, и его останки были торжественно захоронены вместе с другими красноармейцами освобождавшими город Тихвин на площади Свободы города Тихвина). 1913 г.р., уроженец: РСФСР, город Москва.

По продолженной поисковой исследовательской работе Виктором Коноровым было установлено, что самолет ЛаГГ-3 № 31211342 с мотором М-105 па № 135-1679 из состава 160 иап 3 РАГ не вернулся с боевого задания 7 декабря 1941 года. Летчик самолета старший лейтенант Захарченко Даниил Степанович, техник самолета сержант Пикалов.

Останки старшего лейтенанта Захарченко Даниила Степановича были торжественно захоронены на воинском мемориале «Фишера Гора» в городе Тихвин Ленинградской области 22 июня 2007 года.



г. Тихвин.
22 июня 2007 г.

Документы Центрального архива Министерства обороны, фонд 20420 3 РАГ опись 1, дело 103: «Отчеты о работе матчасти и органов техническо-эксплуатационной службы с 01.01 по 05.04.42 г.»:

– 160 ИАП. Карточка учета происшествия: 7 декабря 1941 года ЛаГГ-3 № 31211342 мотор М-105ПА № 135-1679, летчик старший лейтенант Захарченко, техник самолета сержант Пикалов. Место происшествия неизвестно, не вернулся с боевого задания. Обстоятельства при выполнении боевого задания: на розыск своих войск в тылу противника и установления точного их нахождения в районе Тихвин – Липная Горка. Самолет в эксплуатации 17 часов 45 минут, 27 посадок. Полк принимал для розыска Захарченко разведку на самолетах У-2 и ЛаГГ-3, а также при помо-

щи телефонной связи, но обнаружить местонахождение самолета и летчика не удалось. Учитывая давность происшествия (25 дней) самолет, мотор подлежат списанию. Командир полка майор Дрозд, военком батальонный комиссар Шейченко, инженер полка военинженер 3 ранга Губин.

Известный историк советской авиации Михаил Юрьевич Быков сообщил поисковикам следующие данные на старшего лейтенанта Даниила Захарченко:

«...Список воздушных побед:

17.09.41 1 Ме-109 район Волхов
21.09.41 1 Ме-110 район юго-западнее Мга
23.09.41 1/2 Ме-110 район западнее Мга
27.09.41 1 Ме-110 район Синявино
29.09.41 1 Ю-87 район Синявино
30.09.41 1/4 До-215 район западнее Мга
28.10.41 1/3 Ю-88 район Ругуй
28.10.41 1 Ю-88 район Крапивино–Ситомля
28.10.41 1 Ю-88 район Гать
29.10.41 1 Ю-88 район Ситомля–оз.Лебяжье
18.11.41 1 Ю-88 район Тихвин – Астрача
05.12.41 1 Хе-113 район Астрача – Мулево
Всего сбитых самолетов – 9 + 3

Источники (ЦАМО РФ):

ф.137 гиап оп.273752 д.3 Журнал учета сбитых самолетов противника /за 1941-45 гг./;

ф.3 раг оп.1 д.9 Оперативные сводки авиагруппы /за 1941 г./

ф.3 раг оп.1 д.? Приказы штаба авиагруппы /за 1941-42 гг./

Между этими источниками есть следующие расхождения:

1) Ме-110 сбитый 27.09.41 фигурирует только в приказе по авиагруппе, но за него произведена выплата денежного вознаграждения, поэтому победу можно считать 100% подтвержденной;

2) Ю-87 сбитый 29.09.41 согласно приказу штаба группы, в ЖУСС значится сбитым 27 сентября, деньги за него также выплачены;

3) 28.10.41 звеном Захарченко, Ставицкий, Силантьев согласно ЖУСС и оперсводке РАГ сбито в групповом бою в р-не Крапивино – Ситомля 3 Ю-88, деньги выплачены каждому в сумме как за 1 лично сбитый бомбардировщик.

Так что в принципе, боевой счет летчика может быть представлен двояко: либо как 9+3, либо как 8+6, если учитывать эти 3 Ю-88 как групповые победы...».

«Долгое возвращение героя...»

«С боевого задания не вернулся...»

7 декабря 1941 года по приказу командующего 4-й армией генерала Мерецкова для проведения воздушной разведки с фронтового аэродрома Большой Двор вылетела пара истребителей ЛаГГ-3 из состава 160-го истребительного авиаполка 3-й Резервной авиагруппы. За штурвалами самолетов находились опытные и проверенные в боях летчики — штурман полка капитан Панюков Николай Федорович и командир авиаэскадрильи старший лейтенант Захарченко Даниил Степанович. Полет проходил в трудных метеоусловиях, над землей стоял сплошной туман. Но, не смотря на трудности, летчики смогли обнаружить и определить дороги, по которым шло отступление вражеских войск из под Тихвина. Ценные разведанные были срочно переданы по радио на командный пункт армии. При возвращении с боевого задания, пролетая линию фронта на низкой высоте, они попали под ураганный зенитный огонь противника и оба самолета были подбиты. С этого дня оба летчика считались пропавшими без вести.

Командование части оперативно организовало поиски пропавших самолетов и их пилотов. Комиссар авиаполка на своем самолете У-2 в течение нескольких дней проводил облеты близ находящихся населенных пунктов и предположительных мест вынужденных посадок. И только несколько дней спустя после освобождения Тихвина, в районе деревни Липная Горка удалось обнаружить место падения самолета капитана Николая Панюкова, который не смог воспользоваться парашютом из-за низкой высоты полета и разбился, совершая вынужденную посадку на лес. Тело штурмана полка было доставлено в город Тихвин и его торжественно захоронили на площади Свободы — центральной площади города.

«Несправедливое забвение...»

Судьба старшего лейтенанта Даниила Захарченко осталась неизвестной, в штабных документах полка напротив его фамилии появилась запись: пропал без вести. Эта страшная формулировка повлияла еще на одно немаловажное обстоятельство. Оформленное представление к званию Героя Советского Союза подписанное 5 декабря 1941 года и утвержденное командующим 4-й армии Кириллом Афанасьевичем Мерецковым было задержано в штабе армии и в Верховный Совет СССР не предоставлялось. На момент оформления представления к высокому званию Родины у Даниила Степановича Захарченко на счету было уже 11 сбитых самолетов противника. А уничтоженный 5 декабря

1941 года очередной немецкий самолет, который стал 12-м на счету комэска, в представление не попал, хотя и был сбит над своим аэродромом на глазах присутствующего там представителя штаба 3-й резервной авиагруппы Героя Советского Союза М.А. Лакеева.

Вместе с Захарченко из состава 160-го истребительного авиаполка был также представлен к званию Героя Советского Союза заместитель командира авиаэскадрильи старший лейтенант Александр Петрович Силантьев. У будущего маршала авиации на то время на счету было 6 сбитых самолетов противника. Указом Верховного Совета СССР от 17 декабря 1941 года старшему лейтенанту Силантьеву было присвоено это высокое звание.

Чем было вызвано такое недоверие Даниилу Захарченко, одному из лучших летчиков полка? Жестокая формулировка «пропал без вести», перечеркнула все заслуги отважного летчика. Не смогли перевесить эту догму даже 12 сбитых им самолетов противника и сотни совершенных боевых вылетов.

А какое напряжение и в воздухе и на земле, испытывали летчики в то время, можно судить по записям в журнале инженера полка, хотя бы на примере старшего лейтенанта Захарченко:

- 8 сентября 1941 года при взлете с неровной площадки подломил стойки шасси;
- 26 октября 1941 года при рулежке подломил ногу шасси;
- 29 октября 1941 года в воздушном бою в стволе пушки взорвался снаряд, совершил вынужденную посадку;
- 22 ноября 1941 года сбит зенитной артиллерией противника, сел на вынужденную в болото...

Об этих днях Маршал авиации Александр Петрович Силантьев вспоминал: «После реформирования и получения новых истребителей ЛаГГ-3 полк вернулся на фронт, но уже под Ленинград. Только прилетели — и сразу в бой. Летали с рассвета до темноты. Прикрывали штурмовики, наносившие удары по гитлеровцам вдоль Невы, ходили с бомбардировщиками, которые бомбили места сосредоточения вражеских войск, их коммуникации, аэродромы...».

После тяжелых боев под Тихвином 160-й истребительный полк был выведен в тыл для пополнения и получения новых самолетов. В 1942 году полк вернулся под Ленинград и на протяжении всего года действовал в интересах Волховского фронта. По воспоминаниям ветеранов полка летом 1942 года в полк пришло сообщение о том, что в одном из болот под Тихвином местными жителями была обнаружена

воронка на месте падения советского самолета. Из воронки была извлечена планшетка, в которой якобы были обнаружены документы, принадлежащие Даниилу Захарченко. Как писал один из ветеранов 160 ИАП авиационный моторист Владимир Михайлович Битков: «...Обстановка на фронте не позволила заниматься этим делом...».

После войны судьбой Захарченко заинтересовался один из исследователей истории 14-й воздушной армии Александр Александрович Тепляков, который был сам ветераном этой армии. В своей книге «Где прах Ваш друзья боевые» он описывал: «...После убийства полка с Волховского фронта, до нас дошли вести, что якобы в Марьянских болотах летом 1942 года в воронке с водой был найден летный планшет и сохранившиеся в нем документы, принадлежащие Д.С. Захарченко... Версия была проверена. Никто из старожилов не подтвердил факт падения самолета, ни нахождения планшета, следовательно, место гибели старшего лейтенанта Захарченко еще предстоит разыскать...».

Единственной справедливой возможностью почтить память героя на тихвинской земле осталось увековечить его имя, что и было сделано в начале девяностых годов. Большую работу в этом деле провели тихвинский краевед А.Л. Богданов и научный сотрудник Тихвинского краеведческого музея Т.К. Крупейченко. На центральной площади города Тихвина на мемориале «Звезда», где покоились останки капитана Николая Панюкова, рядом с его фамилией была выбита строка, посвященная Даниилу Захарченко.

«Возвращение героя...»

В городе Тихвине долгое время жила легенда, которую рассказали нам местные жители. В 70-е годы в объезд города Тихвина строилась дорога. Для разминирования предполагаемой трассы в этих местах работала группа военных саперов, которая уничтожала обнаруженные неразорвавшиеся мины и снаряды, оставшиеся с войны. Легенда рассказывала, что при проведении работ по разминированию участка за деревней Усть-Шомушка саперами было обнаружено место падения советского самолета. Военные, зацепив тросами хвостовое оперение, попытались трактором вытащить самолет из болота. Но хвост оторвался, тогда, не долго думая, саперы заложили в воронку обнаруженные в округе мины и снаряды и взорвали их. Были ли обнаружены в обломках самолета останки пилота, известно не было.

В нашей практике уже встречались случаи, когда в воронку на месте падения самолета закладывались взрывчатка и взрывной волной из воронки выбрасывались обломки. Было понят-

но, когда это делали местные мужики, которые после войны так зарабатывали дополнительные деньги. Собрав разлетевшиеся обломки, в основном дюраль и алюминий, они их сдавали в металлолом. А зачем это понадобилось, делать военным саперам? Это для нас осталось загадкой.

И только спустя десятилетие, это место, которое находилось буквально в 400 метрах от трассы, удалось разыскать местному краеведу Александру Леонидовичу Богданову. Вот именно он и вывел к месту гибели самолета поисковиков из тихвинского отряда «4-я Армия» под руководством Николая Бровцина и питерского отряда «Уголек» под руководством Михаила Авдеева.

В мае 2007 года поисковики при поддержке Национального автомобильного музея (г. Всеволожск, руководитель Олег Иликович Титберия) приступили к трудной и тяжелой работе. Сначала, пришлось очистить всю поверхность воронки ото мха и торфа, так как воронка находилась на небольшом болоте. Затем, наступила долгая процедура выкачивания воды из воронки. При проведении поисковых работ на месте падения самолета рассказ местных жителей подтвердился. Действительно, в том месте, где должна была находиться кабина самолета, где ребята наткнулись на останки летчика, все конструкции самолета были сильно разбиты. В воронке были обнаружены осколки от минометных мин и артиллерийских снарядов.

По характеру расположения обломков самолета поисковики сделали вывод, что, скорее



На фото: работы по подъему обломков самолета Д.С.Захарченко.

всего, летчик пытался посадить подбитый самолет (или посадка была необходима по причине ранения самого пилота), так как мотор был выключен, на что точно указывали обнаруженные лопасти винта. При посадке самолет задел правым крылом деревья и свалился в болото. Летчик при ударе об землю погиб.

В течение недели поисковикам приходилось помпой выкачивать воду из воронки и ведрами собирать оплывающий торф. В результате подъема обломков самолета с глубины трех метров были извлечены: останки летчика, мотор самолета М-105 с заводским номером ПА 135-1679, с редуктором и тремя лопастями, причем две лопасти были загнуты, а одна прямая, сильно деформированные патроны к авиационной пушке ШВАК 20 мм 1937 года выпуска. У участников экспедиции выработалось твердое мнение, что самолет разбился во время жестоких боев под Тихвином в конце 1941 года.

По проведенной предварительной исследовательской работе удалось выяснить, что в этом районе в 1941 году на самолетах ЛаГГ-3 действовали следующие подразделения: 160-й, 239-й и 523-й истребительные авиаполки, которые входили в состав 3-й Резервной авиагруппы (РАГ). С командиром поискового отряда «Уголек» Михаилом Авдеевым мы несколько часов просидели у компьютера, в котором собрана большая база данных на погибших и пропавших без вести летчиков в боях под Ленинградом. Проанализировав всю информацию, мы пришли к выводу, что, скорее всего



погибший летчик относится к 160-му истребительному полку.

В вопросе установления личности погибшего пилота, нам как всегда помог случай. Дело в том, что в то время, когда мы занимались анализом имеющихся у нас данных, в городе Подольске работал с архивными документами Центрального архива Министерства обороны Российской Федерации наш коллега из Тверской области Виктор Коноров. С этими сведениями мы и обратились к нему, с просьбой о помощи, сообщив, что в первую очень необходимо проверить дела инженерной службы 3-й Резервной авиагруппы.

Изучая документы 3-й Резервной авиагруппы, Виктору удалось найти акт списания на не вернувшийся с выполнения боевого задания самолет. В документах говорилось, что самолет ЛаГГ-3 № 31211342 с мотором М-105па № 135-1679 из состава 160-го истребительного авиаполка 3-й РАГ не вернулся с боевого задания 7 декабря 1941 года. Летчик самолета старший лейтенант Захарченко Даниил Степанович, 1918 года рождения, уроженец села Михайловка Двуреченского района Харьковской области УССР.

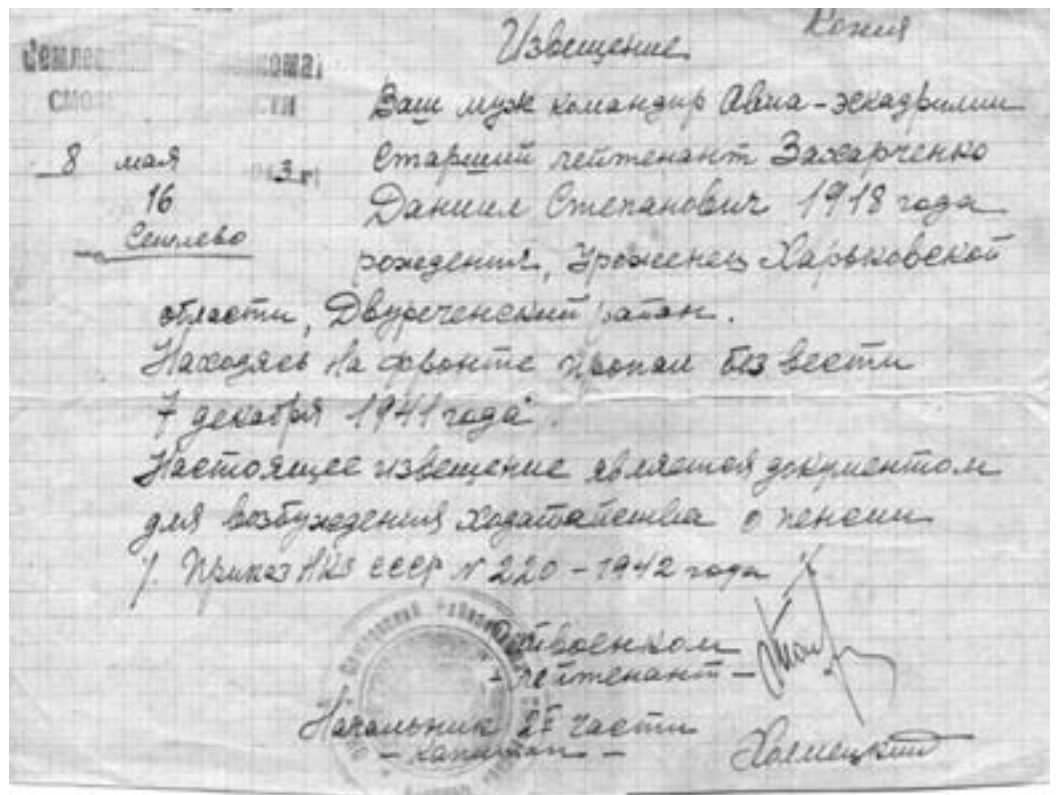
Получив архивные сведения, поисковики приступили к поискам родных Даниила Степановича Захарченко на Украине и в Смоленской области, так как из воспоминаний ветеранов стало известно, что в день его последней победы 5 декабря 1941 года в лесной землянке возле Вязьмы его жена Таисия Григорьевна родила ему дочь...

Используя всевозможные связи и знакомства, не только в поисковой среде, поисковикам удалось разыскать племянницу Даниила Степановича, которая в настоящее время проживает в городе Киеве. А в селе Митрофановка Харьковской области удалось связаться с внучатым племянником. Положительных результатов поиска на Украине удалось добиться благодаря нашему другу автору — исполнителю военных песен Андрею Викторовичу Лященко, который уже несколько лет сотрудничает с поисковиками Ленинградской области и подключил к поиску своих друзей на Украине — заместителя председателя Украинского Союза ветеранов Афганистана Юрия Григорьевича Зубко и председателя Харьковского областного союза ветеранов Афганистана Владимира Рыжова.

Администрация села Митрофановки (бывшей Михайловки, которая была переименована в 1960-е годы) предложило провести церемонию захоронения обнаруженных останков погибшего летчика на его Родине.

Благодаря ростовским коллегам-поисковикам из объединения «Южный Рубеж» под руководством Владимира Кирилловича Щербанова удалось разыскать бывшего моториста

На фото: работы по подъему обломков самолета Д.С.Захарченко.



Извещение
Семлевского РВК
Смоленской области
от 8 мая 1943 года.

160-го истребительного полка Владимира Михайловича Биткова, который в послевоенное время продолжал поддерживать связь с женой и дочкой Даниила Степановича Захарченко. По словам Владимира Михайловича, удалось выяснить, что жена летчика Таисия Григорьевна проживает в Воронежской области в поселке Латная Семилукского района. Связавшись с администрацией поселка, мы рассказали о нахождении места гибели Даниила Захарченко и попросили работников администрации сходить в дом Таисии Григорьевны и рассказать о находке.

Не передать словами те чувства, которые пережили работники администрации поселка Латная при общении с Таисией Григорьевной. Не смотря на преклонный возраст, а на это время Таисии Григорьевне исполнилось 86 лет, ее память до мельчайших подробностей сохранила то светлое и одновременно горькое для нее время. При разговоре Таисия Григорьевна постоянно оборачивалась к большому портрету, висящему у нее за спиной на стене хаты, и как

бы вовлекала в разговор изображенного на нем человека — это был портрет Даниила Степановича Захарченко...

Оказалось, что их общая дочь сейчас живет на Украине вместе с внуками и правнуками в городе Кировограде. И так как сама она уже не в силах проделать такой желанный, но долгий для нее путь к городу Тихвину, где Таисия Григорьевна попросила похоронить прах любимого мужа, на торжественно-траурную церемонию приедет в Тихвин их дочь вместе со своими детьми.

Поисковики и общественность города Тихвина в настоящее время готовят материалы для возбуждения ходатайства перед Президентом Российской Федерации о восстановлении исторической справедливости — присвоении Даниилу Степановичу Захарченко звания Героя Российской Федерации, только уже посмертно.

Прокофьев Илья.
Июль–сентябрь 2007 года.

Иванов Владимир Андреевич

Место падения самолета английского производства «Харрикейн» (данные самолеты поступали в СССР в годы войны по поставкам ленд-лиза) в районе города Отрадное, 2,5 км южнее платформы Пелла Кировского района Ленинградской области было обнаружено в 2000 году поисковым отрядом «Мга» (пос. Мга Кировский район Ленинградской области, руководитель Владимир Никифорович Печура). В результате проведенных поисковых работ на месте падения самолета были найдены останки пилота и его документы.

К сожалению, имя погибшего пилота в сохранившихся документах не читалось, так как чернила, которыми были заполнены документы, почти выцвели. Изучая найденные документы, удалось получить следующую информацию:

- удостоверение личности офицера выдано командиром 26 ГИАП, Героем Советского Союза гвардии майором Г.Г. Петровым;
- выдано не ранее октября 1942 года;
- год рождения пилота 19...9 год;
- в графе «награды» читалась надпись: «...награжден орденом...». Название ордена не читалось;
- в пропуске на аэродром читалось название аэродрома — «Горская»;
- пропуск был действителен до 31 декабря 1942 года;
- на форме летчика сохранился отпечаток от знаков различия — «кубик» или «шпала», то есть младший лейтенант или капитан.

По этим данным был послан запрос в Центральный архив Министерства обороны РФ. Спустя два месяца из архива пришел ответ:

«...Ваше письмо в Центральном архиве Министерства обороны Российской Федерации внимательно рассмотрено, имеющиеся на хранении документы 26 истребительного авиационного полка (26 гв. иап) и 7 истребительного авиационного корпуса (он же 2 гв. иак), в состав которого входил полк, тщательно изучены.

Сообщаем, что на основании приказа 7 иак № 00151 от 9.10.1942 г. и приказа ВВС ЛФ № 00178 от 6.10.1942г; 26 иап перевооружается на самолеты «Харрикейн». 10 ноября 1942 г. (приказ № 017) полк считается перевооруженным:

- 1 аэ (аэр. Левашово) - на самолеты «Харрикейн» командир Малтенинов Н.Г.;
- 2 аэ (аэр. Горская) - на самолеты «Харрикейн» командир Иванов В.А.;
- 3 аэ (аэр. Горская) - на самолеты МИГ-3 и И-16 командир Максимов А.Д.

Основание: ЦАМО, оп. 24060с, д. 1, лл. 69,83.

Командир 2 АЭ 26-го гвардейского истребительного авиаполка 7-го истребительного авиакорпуса ПВО города Ленинграда гвардии капитан ИВАНОВ Владимир Андреевич, 1909 г.р., уроженец: РСФСР, город Москва. Жена Мария Ивановна, проживала: РСФСР, Саратовская область, город Красный Кут, авиашкола. Кадровый.

Не вернулся с боевого задания в ночь с 29 на 30 декабря 1942 года, на самолете «Харрикейн» (заводской номер АР 913). Пропал без вести.

В книге учета безвозвратных потерь личного состава 7 истребительного авиакорпуса за 1941–1943 гг. значится:

«ИВАНОВ Владимир Андреевич гв. капитан командир эскадрильи 26 гв.иап, 1909 г.р., уроженец г. Москвы; не вернулся с боевого задания 30.12.42 г.; жена Иванова Мария Ивановна проживала по адресу: Саратовская обл., г. Красный Кут, авиашкола».

Одновременно разъясняем, что в указанной книге, а также в журнале учета боевых и

Документы, найденные при останках пилота В.А.Андреева.



не боевых потерь 7 ИАК за необходимый период (т.е. ноябрь 1942 г. – февраль 1943 г.) других сведений о потерях 26 гв. иап нет. (лишь 3 человека умерли от отравления 22.11.1942 г.).

Основание: ЦАМО, ф. 20506, оп. 2, д.26, л. 42.

В журнале боевых действий 26 гв.иап на 30 декабря 1942 г. записано:

«00 ч. 54 мин. Приказано: капитану Иванову вылететь на город для отражения налета авиации противника. Высота — 5500 м. Вылетел 01 ч. 05 мин. на самолете «Харрикейн». С выполнения задания не вернулся.» (других сведений по интересующему вопросу нет).

Основание: ЦАМО, оп.199781с, д.1, л.64, ф. 20506, оп. 2, д. 27, л. 88.

В политдонесении командира полка начальнику политотдела 7 ИАК от 30 декабря 1942 г. значится: «Докладаваю, что в дополнение к моим сообщениям о невозврате с боевого задания гвардии капитана Иванова в ночь с 29 на 30 декабря 1942 г. сообщаю некоторые подробности... последнее сообщение от гвардии капитана Иванова было в 01 ч. 18 мин. ... Есть мнение, что мог т.Иванов потерять ориентировку, но нами после того как была прервана с ним связь, были приняты все меры, чтобы он ее мог восстановить... 82 ракеты зеленых и красных было выпущено, периодически зажигались прожектора на аэродроме, зажегся зенитный прожектор, всю ночь работал маяк Горская... Более всего вероятно, что его подбила своя же зенитная артиллерия».

Основание: ЦАМО, оп. 12942с, д. 8, л. 265.



**Братская могила,
где похоронен
В.А.Иванов.**

В книге учета начальствующего состава 26 гв.иап за 1942-43 гг., значится:

«...командир эскадрильи, капитан Иванов Владимир Андреевич, 1909 г.р., участвует в Отечественной войне с 20.10.1942 года, награжден орденом «Знак Почета» 01 марта 1941 года №014485, за качественную подготовку кадров личного состава Качинской ВШЛ с 1932 по 1942 годы. ... Исключен как не возвратившийся с боевого задания в ночь с 29 на 30 декабря 1942 года...».

Основание: ЦАМО, оп. 516758с, д. 1 л. 33.

26-й ГИАП в дни обороны Ленинграда был полком ночных истребителей, специально создававшимся для отражения ночных налетов на город. Капитан В.А.Иванов, едва прийдя в полк, получил в командование лучшую эскадрилью, что говорит о его незаурядном летном мастерстве.

Так и осталось невыясненным, каким образом «Харрикейн» В.А.Иванова оказался в Кировском районе Ленинградской области, вылетев с аэродрома Горская, что находится под Сестрорецком, для отражения налета на город. Тем более странно, что обломки были найдены на территории, которая на тот период была оккупирована. Таким образом, версия о сбитии самолета своей зенитной артиллерией, вероятнее всего, отпадает. Возможно, что капитан В.А. Иванов погнался за ночным бомбардировщиком противника и был сбит уже над вражеской территорией.

В архивных документах 26 ГИАП стоит простая запись: «Харрикейн-П» № АР913. Не вернулся с боевого задания 30.12.1942 года».

Останки гвардии капитана Владимира Андреевича Иванова были похоронены 8 мая 2001 года в поселке Ивановское (город Отдадное) Кировского района Ленинградской области, на воинском мемориале «Ивановский Пятачок», в одной могиле с еще двумя пилотами, погибшими при защите Ленинграда.

Иванов Дмитрий Иванович

Место падения самолета МиГ-3 в районе торфоразработок у поселка Кобрино Гатчинского района Ленинградской области обнаружено в 1957 году. При торфоразработках были обнаружены останки пилота, младшего лейтенанта Иванова Дмитрия Ивановича и его документы.

При исследовательской работе с документами Гатчинского ОГВК удалось обнаружить следующий документ:

«АКТ

23 октября 1957 года. пос. Кобрино.

Комиссия в составе: представителя Гатчинского ОГВК капитана Кузьмина, председателя Кобринского с/с тов. Федоровой, директора торфопредприятия «Кобрино» тов. Механикова произвела захоронение останков пилота Иванова Дмитрия Ивановича на братской могиле п. Кобрино.

Останки пилота Иванова Д.И. были найдены в обломках самолета на торфопредприятии «Кобрино» при добыче торфа. Также найдены: удостоверение личности на имя пилота 159 ИАП Иванова Дмитрия Ивановича, рождения 1913 года, уроженца Смоленской области, Смоленского района, села Мазольцево, его комсомольский билет за № 4330116, газета «Красная Звезда» от 14 августа 1941 года, газета «Сталинские питомцы» от 15 августа 1941 года и деньги 93 рубля в старых купюрах (до реформы 1947 года).

Документы на имя Иванова Д.И. сданы в Гатчинский ОГВК.

23 октября 1957 года останки пилота Иванова Д.И. были, в торжественной обстановке, с участием трудящихся пос. Кобрино, партийных, комсомольских организаций, а также представителей гарнизона г. Гатчины, захоронены в общую братскую могилу в пос. Кобрино...».

В архивных документах Центрального архива Министерства обороны удалось найти только одно упоминание о судьбе летчика:

«...Оперативная сводка № 112 Штба ВВС СФ Ленинград к 16:00 17 августа 1941 года.

...39 ИАД...По дополнительным данным 16 августа 1941 года в 20:15 не вернулся с боевого задания летчик 159 ИАП, Иванов...».

Для сведения следует добавить, что в Книге Памяти Волгоградской области Д.И.Иванов значится пропавшим без вести 15 августа 1941 года.

Летчик 159-го истребительного авиаполка 39-й истребительной авиадивизии ВВС Северного (впоследствии Ленинградского) фронта младший лейтенант **ИВАНОВ Дмитрий Иванович, 1913 г.р., уроженец: РСФСР, Смоленская область, Смоленский район, село Мозальцево. Жена Попова Нина Михайловна, проживала: РСФСР, город Сталинград, ул. Ким, д. 49. Кадровый.**

Не вернулся с боевого задания 16 августа 1941 года на самолете МиГ-3 (заводской номер 2237).



Братская могила в п.Кобрино, где похоронен Иванов Д.И.

Игнатъев Николай Иванович

Летчик 14-го гвардейского истребительного авиаполка 275-й истребительной авиадивизии 13-й Воздушной армии гвардии лейтенант ИГНАТЬЕВ Николай Иванович, 1920 г.р., уроженец: РСФСР, Калининская (в настоящее время Псковская) область, Пустошкинский район, Щукинский сельский совет, деревня Гретьково. Отец Иван Игнатъевич, мать Пелагея Семеновна, проживали: РСФСР, город Ленинград, станция Ржевка, поселок Старое Ковалево, д. 43. Добровольно зачислен в Балашовскую Военную школу летчиков в 1940 году.

Не вернулся с боевого задания 9 марта 1943 года на самолете Як-1 (заводской номер: 07113) с мотором М-105 № 1532, пропал без вести в районе Синявино Мгинского (в настоящее время Кировского) района Ленинградской области.

Место падения неизвестного советского самолета было обнаружено лесником из поселка Ульяновка Сергеем Николаевичем Русевым, в районе между деревней Войтоловка Кировского района Ленинградской области и поселком Ульяновка Тосненского района Ленинградской области в 2000 году. Среди обломков самолета были обнаружены останки летчика.

5 мая 2000 года останки погибшего пилота были похоронены на воинском кладбище поселка Красный Бор Тосненского района Ленинградской области, как неизвестного.

Летом 2001 года руководитель поискового отряда «Пилот» (г. Тосно, Ленинградской области) Василий Иванович Груздов, дополнительно обследовал место падения и установил, что обломки самолета относятся к истребителю Як-1. На месте падения был найден капот самолета, на котором был выбит (продублирован) номер самолета: № 07113. В Центральном Архиве Министерства Обороны поисковикам удалось установить, что на самолете Як-1 № 07113 не вернулся с боевого задания 9 марта 1943 года, гвардии лейтенант, летчик 14-го гвардейского истребительного авиаполка Николай Иванович Игнатъев, 1920 г.р.

По данным ЦАМО РФ гвардии лейтенант Игнатъев Н.И. 9 марта 1943 года сопровождал Пе-2 в район Синявино. Над целью завязался воздушный бой, летчик оторвался от группы и на аэродром не вернулся, пропал без вести.

Благодаря поисковикам Псковской области под руководством Николая Антоновича Горбачева, удалось разыскать родную сестру Николая Ивановича.



Игнатъев Н.И.

Из письма Анастасии Ивановны Швецевой, сестры гвардии лейтенанта Игнатъева Н.И.:

«...Получила Ваше письмо о том, что найден самолет с останками моего родного брата гвардии лейтенанта Игнатъева. Мне трудно найти слова, чтобы описать то потрясение, которое я испытала, узнав об этом. Теперь, спустя почти шестьдесят лет после того, как мы с матерью получили извещение о том, что он сбит в воздушном бою, я знаю, наконец, как закончился его жизненный путь и где его могила...

...Уже с детских пор и позднее, когда он стал взрослым, Николай отличался некоторыми чертами характера, которых я в столь ярко выраженной форме не встречала в других людях на протяжении своей последующей жизни.

Он был очень волевой, немногословный. Что скажет — как отрубит. Пообещает — обязательно выполнит. Подумает, решит и решения своего уже не меняет. Все ребята в деревне его слушались беспрекословно, в том числе и я. Можно сказать, что по характеру он был лидер. Во всяких играх и делах он непременно делался командиром, так что никто другой даже не пытался с ним спорить. При этом он не был драчуном или кем-то в этом роде. Более того, я не помню, чтобы он даже ругал-

ся. Просто он психологически так действовал своей личностью на других, что сразу устанавливались такие отношения, при которых Николай играл ведущую роль. Еще его отличала большая серьезность. В учебе Николай был тоже первым по успеваемости, и ему даже подарили портфель как лучшему ученику.

... О том, как он воевал, он не писал. Возможно, потому что не хотел нас волновать. Так, уже после его гибели мать ходила на аэродром в Янино, где стоял полк, в котором служил Николай, и ей отдали некоторые из его вещей, в том числе записную книжку. В той книжке было несколько дневниковых записей, из которых мы узнали, что 17.03.1942 года у Николая был боевой вылет в район Яннинен. При уходе от цели в районе Териоки его самолет был сильно обстрелян зенитным огнем. Был пробит бензобак, бензин вытек, мотор остановился... Николай произвел посадку прямо на лес. Самолет был разбит, а брат получил ранение головы и ушибы. Прибывшие на помощь наши солдаты доставили его в лазарет. Но в письмах об этом он не писал. Вероятно, были и другие случаи, достойные быть упомянутыми, т.к. летать ему приходилось часто. Мы узнали, что в феврале и марте 1942 года им было совершено 22 боевых вылета, включая тот, о котором я рассказывала. О других периодах нам вообще ничего не известно.

... Мы с матерью в войну жили в блокадном Ленинграде, там же на Старом Ковалеве вместе с сестрой матери и ее мужем. Отца призывали в армию в августе 1941 года, а в январе 1942 года он пропал без вести.

И вот в декабре 1942 года брат и еще три молодых летчика прибыли в Ленинград за новым назначением. Им предоставили трехдневный отпуск, снабдили сухим пайком на эти дни. Приехали они к нам в дом вечером. Помню, один был небольшого роста, рыженький. Звали Анатолий. Другой черноволосый — Аркадий. Имени третьего не запомнила, но он был постарше, женат, имел детей. Поговорили, поужинали, и они легли спать в комнате на полу. Утром Николай с товарищами пошли в центр города за направлением. Когда они проходили по Ленинграду, то увидели, что творится в голодающем городе, и решили не использовать свой отпуск, а немедленно проситься в бой. А сухой паек они оставили нам. Когда я пришла с работы, брат с товарищами уже ушел. Это был последний раз, когда я видела его живым.

Моя мать еще раз видела, как Николай пролетел мимо нашего дома. Уходя, он сказал, что будет пролетать в такое-то время и сделает три круга над нашим домом, чтобы попрощаться. И, действительно, мать и ее сестра вышли из дома в указанное время и увидели,



как он пролетел три раза вокруг дома, помахал крыльями и улетел.

... Потом мы узнали, что из тех летчиков, что приходили вместе с братом к нам домой, погибли Анатолий и Аркадий. А вскоре пришло извещение, что 9 марта 1943 года в воздушном бою погиб и мой любимый брат Николай Иванович Игнатьев...».

22 января 2006 года на воинском кладбище в пос. Красный Бор (ул. Красноборская) прошла торжественно-траурная церемония открытия памятника.

Иржевский Всеволод Федорович

Летчик 27-го гвардейского истребительного авиаполка 2-го гвардейского истребительного авиакорпуса ПВО города Ленинграда гвардии младший лейтенант **ИРЖЕВСКИЙ Всеволод Федорович**, 1922 г.р., уроженец: СССР, Одесская область, село Красные Маяки. Мать Евгения Федоровна, проживала: РСФСР, Ростовская область, город Таганрог, ул. 3-го Интернационала, д. 98, кв. 6. Мобилизован Таганрогским РВК в мае 1941 года.

26 февраля 1944 года погиб при выполнении служебного задания на самолете Як-9 (заводской номер 0715393) с мотором М-105 № 335-2981, упал в районе севернее 7 км Новинка (8 км южнее ст. Слудица, 200 м западнее ж/д в 20 м от просеки) Гатчинского района Ленинградской области.

Место падения самолета Як-9д в районе станции Слудицы Гатчинского района Ленинградской области было обнаружено в 1965 году жителем города Гатчина — краеведом Михаилом Алексеевичем Марковым. При проведении поисковых работ были найдены останки пилота: гвардии младшего лейтенанта Иржевского Всеволода Федоровича, 1922 г.р. Обнаружены документы пилота.

По документам ЦАМО было установлено: «...Самолет Як-9д № 0715393 из состава 2 гв. ИАК не вернулся с боевого задания 26 февраля 1944 года. По наблюдениям поста ВНОС самолет упал в р-не пос. Новинка...».

Из газеты «Советская Россия» от 6 ноября 1985 года:

«Все нынешнее лето вел подъемные работы Михаил Марков. Наконец с пятиметровой глубины из мешанины торфа, глины и деталей самолета он бережно поднял останки пилота.



Иржевский В.Ф.

Среди обгоревших парашютных строп и закопченных осколков оргстекла лежал и его комсомольский билет. Чуть ниже — конвертик с письмами и блокнот...»

Останки гвардии младшего лейтенанта В.Ф. Иржевского были похоронены в 1985 году на мемориале летчиков на Корпиковском шоссе, недалеко от поселка Мариенбург, Гатчинского района Ленинградской области.

При исследовании документов Центрального архива Министерства обороны РФ был установлен интересный факт, который связан с местом гибели гвардии лейтенанта В.Ф. Иржевского. Так, в донесении 2-го гвардейского



Иржевский В.Ф.

истребительного авиакорпуса ПВО Ленинграда записано, что Иржевский погиб при исполнении служебных обязанностей, и там же, в донесении 1944 года, указано место захоронения летчика: «...8 км южнее ст. Слудца, 200 м западнее ж/д в 20 м от просеки...». К этому донесению, прилагалась, точная с привязками на местности, схема расположения места гибели гвардии младшего лейтенанта Иржевского!... Если сказать простым языком, место падения самолета было определено представителями корпуса и полка еще в далеком 1944 году, но вместо того, чтобы извлечь останки погибшего летчика из обломков самолета, и по-человечески похоронить на одном из кладбищ, военные просто зафиксировали место падения самолета и объявили его местом захоронения погибшего гвардии младшего лейтенанта Всеволода Иржевского. И только спустя двадцать лет место падения было вновь обнаружено Михаилом Алексеевичем Марковым, обследовано, и из обломков самолета были извлечены останки погибшего. И опять же чисто по советской системе потребовалось еще двадцать лет, для того, чтобы по всем этическим соображениям придать останки погибшего земле, с отданием всех необходимых воинских почестей.



Камышников Георгий Дмитриевич Глуховченко Михаил Павлович Фальков Георгий Васильевич

Летчик 34-го гвардейского бомбардировочного авиаполка 276-й бомбардировочной авиадивизии 13-й Воздушной армии гвардии младший лейтенант **КАМЫШНИКОВ Георгий Дмитриевич, 1922 г.р., уроженец: РСФСР, Алтайский край, Павловский район, село Батурово. Мать Евдокия Петровна, проживала: РСФСР, Алтайский край, Павловский район, В.Кучукский сельский совет, поселок Первомайский. Кадровый. Судьба не установлена, пропал без вести.**

Штурман самолета 34-го гвардейского бомбардировочного авиаполка 276-й бомбардировочной авиадивизии 13-й Воздушной армии гвардии младший лейтенант **ГЛУХОВЧЕНКО (Глуховенко) Михаил Павлович, 1919 г.р., уроженец: РСФСР, Курская (в настоящее время Белгородская) область, Старооскольский район, село Голофеевка, станция Шмарное. Мать Наталья Алексеевна.**

Кадровый. Выпрыгнул с парашютом, попал в плен, после возвращения из плена и увольнения из армии встал на учет в Старо-Оскольском РВК в 1952 году.

Воздушный стрелок-радист 34-го гвардейского бомбардировочного авиаполка 276-й бомбардировочной авиадивизии 13-й Воздушной армии гвардии старший сержант **ФАЛЬКОВ Георгий Васильевич, 1923 г.р., уроженец: РСФСР, Челябинская область, Белозерский район, село Белозерка, отец Василий Кондратьевич. Мобилизован Белозерским РВК 22.06.1941 г. (по другим сведениям 22.07.1941 г.). Выпрыгнул с парашютом, попал в плен, освобожден из плена в мае 1945 года, вернулся на Родину.**

Экипаж самолета Пе-2 (заводской номер 3/187 (в акте расследования 3/183) с моторами М-105пф №/№ к 31-504, к 31-303 не вернулся с боевого задания после нанесения бомбоштурмового удара по аэродрому Гатчина 30 июля 1943 года. По наблюдению других экипажей, горящим упал юго-восточнее города Тосно Тосненского района Ленинградской области, на парашютах никто не выпрыгивал.

Место падения самолета Пе-2 на просеке в районе поселка Ульяновка (дорога Ульяновка – Кировск) Тосненского района Ленинградской области обнаружено в 2004 году местными лесниками при проведении вырубki. 14 октября 2004 года место падения первоначально было обследовано руководителем поискового отряда «Космос» (ВИКА им. Можайского) Никодем Александровичем Малыгиным и специалистом фонда поисковых отрядов Ленинградской области Константином Игоревичем Тарасовым. На месте падения самолета были обнаружены: обломки центроплана самолета, стойки шасси, один коленчатый вал от одного из моторов. Установить номер мотора не представилось возможным, так как коленвал сильно поржавел и корродировал. После первого обследования места падения были сделаны следующие выводы: необходимо посещение места для установления номера мотора, работы по подъему обломков самолета будут сильно затруднены, так как при вырубке леса обломки самолета явно оттащены в сторону от места падения, и коленвал находится в 50-ти метрах от центроплана.

В мае 2005 года руководителем общественного фонда поисковых отрядов Ленинградской области И.Г. Прокофьевым было проведено дополнительное обследование места падения самолета и удалось установить номер одного из двигателей: М-105 № ПФ 31-303.

По проведенной исследовательской работе с документами Центрального архива Министерства обороны в марте 2009 год было установлено: данный номер мотора упоминается в документах 276 БАД 13 ВА. Так в акте от 2 августа 1943 года по 34 гв.БАП говорится, что 28 июля 1943 года мотор М-105 № к31-303, установленный на самолете Пе-2 № 3/187 требует ремонта. Согласно архивных документов, самолет Пе-2 № 3/187 с моторами М-105 №/№ к 31-504 и к 31-303 получены 34 гв.БАП 276 БАД с завода № 22, и зачислен в боевой состав полка приказом от 13 мая 1943 года.

Согласно приказа по 34 гв.БАП от 30 июля 1943 года, самолет Пе-2 № 3/187 с моторами М-105 №/№ к 31-504 и к 31-303 исключен из списка полка как не вернувшийся с боевого задания 30 июля 1943 года.

Экипаж самолета:

– Камышников Георгий Дмитриевич, гвардии младший лейтенант, летчик;

– Глуховченко (Глуховенко) Михаил Павлович, гвардии младший лейтенант, штурман (в Книге Памяти Белгородской области и в приказе об исключении из состава Красной Армии записан как: Глуховченко, в донесении о безвозвратных потерях 276-й БАД и 34 гв.БАП записан как Глуховенко);

– Фальков Георгий Васильевич, гвардии старший сержант (гвардии сержант), воздушный стрелок-радист (в донесении о безвозвратных потерях 276-й БАД значится как гвардии сержант, в донесении о возвращении из плена указано звание младшего лейтенанта).

В архивных документах данный экипаж значится как не вернувшийся с боевого задания после нанесения бомбоштурмового удара по аэродрому Гатчина 30 июля 1943 года. По докладу других экипажей данный самолет горящим упал юго-восточнее Тосно, на парашютах никто не выпрыгивал. В акте расследования летных боевых потерь у этого экипажа указан номер самолета как: Пе-2 № 3/183, но такого самолета в составе 34 гв.БАП не было.

Из акта расследования: «...Задача: боевую задачу экипажам ставил командир АЭ. Экипажам младшего лейтенанта Кузьмина и младшего лейтенанта Камышникова под прикрытием 4-х Як-1 произвести разведку и фотографирование участка железной дороги Красногвардейск – Тосно, высота 4600 метров. Обстоятельства потери: 30 июля 1943 года после бомбардировки ж/д станции Гатчина – Балтийская, группа встретила облачность в 18:30 на высоте 1500 до 4500 метров. Экипаж младшего лейтенанта Камышникова вошел в облачность, за которым в том же направлении скрылся истребитель сопровождения. Экипаж истребителя сопровождения, пробившего облачность в районе южнее Тосно, наблюдал, как юго-восточнее самолет Камышникова был атакован и подожжен 4-мя истребителями противника. Горящий самолет в 18:44 упал юго-восточнее Тосно. На парашютах никто не выпрыгивал. Полет до цели производился строем — парой, но после бомбардировки экипаж младшего лейтенанта Камышникова от общей группы отклонился и полет производил самостоятельно. Истребители противника производили атаки попарно сзади снизу с левой и правой стороны. Вывод командования: Причиной потери самолета послужило то обстоятельство, что экипаж младшего лейтенанта Камышникова после бомбардирования, войдя в облачность, отклонился от основной группы и при выходе из облачности, был атакован и сбит истребителями противника...».

По проведенной исследовательской работе с ОБД «Мемориал» было установлено, кроме общих донесений 276 БАД и 13 ВА, а также

сведений из Книг Памяти, где все, трое, значатся пропавшими без вести 30 июля 1943 года, есть следующие сведения:

– по летчику самолета есть донесение Шелоболихинского РВК Алтайского края от 8 июля 1947 года, в котором записано: «...Камышников Георгий Дмитриевич, стрелок, красноармеец, член ВЛКСМ, 1922 г.р., уроженец: с. Батурово Шелоболихинский р-н Алтайский край. Мобилизован Павловским РВК в сентябре 1941 года. Последняя известия была из госпиталя города Ленинграда с 30 августа 1943 года. Мать Камышникова Евдокия Петровна, проживает в селе В. Кучук. Резолюция военкома: пропал без вести в ноябре 1943 года — за-



Обследование обломков самолета Пе-2.

черкнута. Запись Управления по учету потерь: учтен вх. № 31284с как младший лейтенант, обр. в ГУК...».

– по штурману самолета есть Приказ Главного Управления кадров Советской Армии от 3 июля 1952 года № 0918: «...Отменить статьи приказов ГУФ КА, ГУК НКО и ГУК ВС в отношении офицеров, которые исключены из списков Советской Армии, как погибшие и пропавшие без вести в боях против немецко-фашистских войск, но впоследствии оказавшиеся в живых: ... Курский облвоенкомат. Статью 31 приказа ГУК НКО № 01448-43 г., в отношении младшего лейтенанта Глуховченко Михаила Павловича — штурмана самолета 34 гвардейского бомбардировочного авиационного полка 276 бомбардировочной авиационной дивизии, исключенного, как пропавшего без вести 30 июля 1943 года, который по донесению начальника УК ВВС № 855186-52 г., жив, уволен в отставку по болезни в Старо-Оскольский РВК Курской области. 1919 г.р., член ВЛКСМ. Мать Глуховченко Наталья Алексеевна — Старо-Оскольский район, ст. Голофеевка, с. Шмарное. Справка: вх. № 023952-52г...».

– по воздушному стрелку-радисту самолета есть донесение Штаба Московского ВО от 21 августа 1945 года: «...При этом препровождаются именные списки по форме № 2/БП на 2638 человек, бывших советских военнопленных, прибывших по освобождению из плена в 5 запасную стрелковую дивизию эшелоном № 95056 и одиночным порядком через райвоенкоматы Смоленской и Калужской областей: «...Фальков Георгий Васильевич, младший лейтенант, воздушный стрелок-радист, был членом ВЛКСМ, рождения: 21.01.1923 г., уроженец: Курганская обл., Белозерский район

с. Белозерка. Мобилизован Белозерским РВК 22 июля 1941 года. Попал в плен на Ленинградском фронте под Тосно 30 июля 1943 года. Часть: 34 гв. БАП 276 БАД. В иностранной армии не служил. Отец Фальков Василий Кондратьевич...».

Из вышеперечисленного можно однозначно сделать вывод о том, что штурман и стрелок-радист самолета не погибли 30 июля 1943 года, а, оставшись в живых, попали в плен. По летчику самолета, можно предположить две версии случившегося:

1) гвардии младший лейтенант Камышников погиб 30 июля 1943 года, а при опросе работниками Шелоболихинского военкомата в 1947 году, родители сообщили им ошибочную дату (30 августа 1943 года) последнего письма от сына;

2) гвардии младший лейтенант Камышников не погиб 30 июля 1943 года, а каким-то образом оказался раненным в госпитале в Ленинграде, где 30 августа 1943 года написал письмо родителям, но впоследствии скончался от ран. Так как домой он не вернулся с войны, можно предположить, что документы госпиталя, в котором умер от ран Камышников, списки безвозвратных потерь в Управление учета не передал, и поэтому смерть Камышникова после 30 августа 1943 года документально не подтверждена.

В мае 2009 года поисковым отрядом Сибирского Кадетского Корпуса «Мужество, Героизм и Воля» (г. Новосибирск, руководитель Наталья Изотовна Некрасова) проведено обследование места падения. В результате работы обнаружены фрагменты амуниции летчика, кожаные части ботинок, но останков погибшего не обнаружено.

Капантин Валентин Сергеевич

Место падения самолета Ил-2 в районе урочища Виняголово Кировского района Ленинградской области обнаружено в сентябре 2004 года, сводной поисковой группой из отрядов «Высота» (г. Санкт-Петербург, руководитель Виктор Николаевич Дудин) и «Рубин» (г. Санкт-Петербург, руководитель Николай Анатольевич Михайлов). При обследовании прилегающего района было установлено, что самолет разбит и разобран немцами для перекрытия своих блиндажей, т.к., основные обломки бронекорпуса встречаются в районе первой траншеи немецких войск и частично на нейтральной полосе между советскими и немецкими позициями. В процессе обследования были обнаружены две части бронекорпуса, на которых имелись номера: на броне было нанесено краской 38-68, и на дюрале выбито 0186. Также была обнаружена часть навесной детали от двигателя с номером (3 или 5) 1588, а в одной из воронок (бывшая немецкая помойка) были обнаружены части крыла. На тормозном щитке удалось найти номер, написанный черной краской через трафарет: 1216. Именно таким образом наносился на различные узлы самолета заводской дублирующий номер. Окрас многих наружных деталей самолета был белый (покрыт белилами), поэтому было сделано предположение, о том, что самолет, возможно, упал зимой. Каких либо других обломков самолета, остатков бортового вооружения и амуниции экипажа самолета, обнаружено не было.

После проведения первых обследований и анализа базы данных летчиков, погибших и пропавших без вести в этом районе, основываясь на установленных данных (такие как: марка самолета, предполагаемое время гибели, сам район гибели самолета), поисковики предположили следующее: в районе Малуксы значился не вернувшимся с боевого задания 29 января 1943 года, самолет Ил-2 448 ШАП 281 ШАД 14 ВА в составе: летчика, старшего лейтенанта Момота Степана Гавриловича и стрелка-радиста сержанта Михайлова Федора Даниловича. Но, изучив архивные документы, удалось установить, что самолет Ил-2, на котором погиб экипаж Момот – Михайлов имел заводской номер 1870837.

Требовалось дополнительное обследование места падения самолета, а также было необходимо еще раз провести исследовательские работы в Центральном архиве Министерства обороны Российской Федерации.

В 2007 году поисковики из отряда «Рубин» побывали на месте падения самолета. В результате были обнаружены обломки бронекابины, где на одном из них краской был нанесен номер: 38-08.

В это же время в Центральном архиве Ми-

Старший летчик 448-го штурмового авиаполка 281-го штурмовой авиадивизии 14-й Воздушной армии лейтенант КАПАНТИН Валентин Сергеевич, 1922 г.р., уроженец: РСФСР, Ярославская область, Ростовский район, дер. Летешево. Отец Сергей Ефимович проживал: РСФСР, Ярославская область, Тутаевский район, дер. Глотова. Кадровый.

12 января 1943 года сбит истребителями противника в р-не Рабочий Поселок № 1, совершил вынужденную посадку у линии фронта. После вынужденной посадки самолет разбит минометным огнем, сгорел. Летчик вернулся в часть 16 января 1943 года, живым и невредимым.

Погиб в катастрофе самолета 13 сентября 1943 года.

нистерства обороны Российской Федерации были детально изучены документы инженерной службы 281-й штурмовой авиадивизии 14 Воздушной армии Волховского фронта.

Оказалось, что номер 1216 который был ранее обнаружен на тормозном щитке, как раз и является номером одного из самолетов 281-й штурмовой авиадивизии: «...448 ШАП 281 ШАД 14 ВА самолет Ил-2 № 1871612 — 12 января 1943 года сгорел, списан, после вынужденной посадки разбит минометным огнем у линии фронта, был сбит ИА противника в р-не Рабочий Поселок № 1. Летчик Капантин вернулся в часть 16 января 1943 года, живым и невредимым...».

Тем самым удалось установить судьбу обнаруженного самолета. Совпадал номер самолета (нанесенный на тормозной щиток номер 1216 и учтенный по документам инженера дивизии номер 1612 — в поисковой практике неоднократно встречается изменение последовательности цифр серии и порядкового заводского номера в серии, изменения очередности их нанесения), место событий и временные рамки происшедшего.

Удалось проследить и дальнейшую судьбу летчика самолета — она была трагична. Старший летчик 448-го ШАП лейтенант Капантин Валентин Сергеевич, погиб в катастрофе при перелете по маршруту Вячково – Железная Гора 13 сентября 1943 года. Самолет Ил-2 № 5615 с мотором АМ-38ф № 24412 упал на берегу реки Волхов между деревнями Сестрой и Братовища. Вместе с летчиком погиб, находившийся на борту самолета авиамеханик старшина Александр Константинович Горюнов. Погибшие были похоронены в д. Черенцово Волховского района Ленинградской области.

Также следует отметить, что написание фамилии летчика в различных документах меняется: Копатин, Копантин.

Карташов Николай Николаевич Ивлиев Николай Александрович

Старший летчик 704-го штурмового авиаполка 232-й штурмовой авиадивизии 14-й Воздушной армии младший лейтенант КАРТАШОВ (по др. документам — Карташев) Николай Николаевич, 1918 г.р., уроженец: Красноярский край, Даурский район, село Даурское, мать Мария Ефимовна. Мобилизован Даурским РВК.

Мастер авиавооружения (летал воздушным стрелком) 704-го штурмового авиаполка 232-й штурмовой авиадивизии 14-й Воздушной армии младший сержант ИВЛИЕВ Николай Александрович, 1922 г.р., уроженец: УССР, Сталинская область, город Моневиц, 23-я линия, 4-я Восточная ул., д.72. Родителей нет. Мобилизован: Моневицким РВК.

Экипаж самолета Ил-2 (заводской номер 5492) с мотором АМ-38 № 24126 не вернулся с боевого задания 18 февраля 1943 года, сбит истребителями противника в районе Ивановское – Костюя Тосненского района Ленинградской области.

Место падения самолета Ил-2 в районе деревни Костюя у реки Мга, Тосненского района Ленинградской области было обнаружено с помощью местных жителей в 1991 году поисковым отрядом «Международный исторический фонд» (г. Ленинград, руководитель Александр Сергеевич Рувимов). При проведении поисковых работ (А.Стеняев, И.Прокофьев, М.Маркин), в воронке, которая образовалась от падения и взрыва самолета, были найдены искореженные оправы от летных очков, останков экипажа поисковики тогда не обнаружили. В воронке «свечой» находился редуктор от мотора, на котором удалось найти и установить номер двигателя самолета: АМ-38ф № 24 126.

В те годы, почти не имея опыта подъема самолетов и поиска погибших летчиков, а в том числе и не представляя, как можно по найденному номеру мотора установить личности погибших пилотов, поисковики обследовали только саму воронку на месте падения самолета и на долгие годы, этот самолет так оставался для нас загадкой.

И вот в январе 2007 года, по информации командира поискового отряда «Патриот» (г. Санкт-Петербург, Алексей Федотов) поисковикам стало известно, что в августе 2006 года жителями пос. Металлострой в районе падения самолета в 50 метрах были обнаружены фрагменты костных останков человека, а в 100 метрах от воронки на миноискатель была обнаружена обойма от пистолета ТТ.

17 марта 2007 года группой поисковиков (Суров И.В. — п/о «Любань», Михайлов Н.А. — п/о «Рубин», Прокофьев И.Г.) было повторно обследовано место падения самолета. За 16 лет место падения частично было разграблено на металлолом. Исчезли почти все дюралевые части самолета. Коленчатый вал мотора остался нетронутым, на нем сохранились шесть поршней с гильзами. С большим трудом удалось сдвинуть две гильзы, и освободить нижнюю часть двух поршней. На штатных местах удалось обнаружить заводской (дублированный) номер мотора: ф 24126. Также на месте падения были обнаружены три обломка от 100 кг бомб, две гильзы ШВАК 1942 года выпуска, две пусковые установки (ПУ) для реактивных снарядов 82 мм (РС-82). Редуктор или его обломки не обнаружены, возможно, что его могли вывезти на металлолом, или его сбросили обратно в воронку. Обследовав оставшиеся обломки самолета, еще раз подтвердили версию о взрыве самолета, броневые листы от бронекорпуса сильно деформированы и имеют большое количество пробоин. Работы по дальнейшему обследованию места падения были запланированы на апрель 2007 года.

26 апреля 2007 года на место падения был «заброшен» поисковый отряд Сибирского кадетского корпуса «Мужество, Героизм и Воля» (г. Новосибирск, руководитель Наталья Изотовна Некрасова). В результате первого обследования было дополнительно установлено: обнаружен на коленчатом валу дублированный номер мотора: ф 24126, установлен номер пушки ШВАК № 118. При проведении поисковых работ в радиусе разброса обломков самолета обнаружены костные останки погибшего экипажа. На две воронки обнаружен найденными нами в 1990 году редуктор мотора. На редукторе в двух местах выбит номер мотора: ф 24126.

В декабре 2007 года благодаря архивно-исследовательской работе, проведенной Сергеем Сердюком (г. Москва) в Центральном архиве Министерства обороны найдены приказы о постановке на учет и снятии с учета как погибших самолетов.

Приказ по 232 Штурмовой Авиационной Дивизии № 028 12 февраля 1943 г.:

1. Самолеты ИЛ-2 №№ 1270, 1263, 5584, 5370, 5492, 5531 с моторами АМ-38 №№ 4583349, 294143, 24305, 295404, 24126, 24164, полученные 704 ШАП с завода, зачислить в боевой состав полка и записать по книгам учета самолете-

Детали с номерами мотора самолета.



Карташов Н.Н. – Ивлиев Н.А.

тов и моторов. Основание: Приказ по 704 ШАП № от _02.43 г.

2. Самолеты ИЛ-2 №№ 5547, 5546, 5624, 5520 с моторами АМ-38 №№ 24288, 295226, 24376, 24426, 24153, полученные 230 ШАП с завода, зачислить в боевой состав полка и записать по книгам учета самолетов и моторов. Основание: Приказ по 230 ШАП № 09 от 11.02.43 г.

3. Самолеты ИЛ-2 №№ 5648, 5500, 5604 с моторами АМ-38 №№ 4471, 5602, 4389, полученные 801 ШАП с завода, зачислить в боевой состав полка и записать по книгам учета самолетов и моторов. Основание: Приказ по 801 ШАП № 015 от 12.02.43 г.

4. Самолет ИЛ-2 230 ШАП № 4027 с мотором АМ-38 № 291946, как потерянный при боевой работе из состава полка исключить и списать по книгам учета самолетов и моторов. Основание: Приказ по 230 ШАП № 09 от 11.02.43 г.

5. Самолет ИЛ-2 704 ШАП № 781 с мотором АМ-38 № 291654, как потерянный при боевой работе из состава полка исключить и списать по книгам учета самолетов и моторов. Основание: Приказ по 704 ШАП № 010 от .02.43 г.

Приказ по 232 Штурмовой Авиационной Дивизии № 031 27 февраля 1943 г.:

1. Самолеты ИЛ-2 704 ШАП №№ 902, 1181, 5370, 5492 с моторами АМ-38 №№ 2316, 4583289, 295404, 24126, как потерянные полком при боевой работе из состава полка исключить и списать по книгам учета самолетов и моторов. Основание: Приказ по 704 ШАП № 013 от 26.02.43 г.

2. Самолеты ИЛ-2 801 ШАП №№ 1126, 1250, 1472 с моторами АМ-38 №№ 2335, 3292, 5398, как потерянные при боевой работе из состава полка исключить и списать по книгам учета самолетов и моторов. Основание: Приказ по 801 ШАП № 021 от 24.02.43 г.

3. Самолет ИЛ-2 № 5400 с мотором АМ-38 № 295458, полученный с завода, зачислить в боевой состав полка и записать по книгам учета самолетов и моторов. Основание: Приказ по 704 ШАП № 013 от 26.02.43 г.

Тем самым было установлено, что обнаруженный самолет относится к 704 ШАП 232 ШАД на котором 18 февраля 1943 года не вернулся с боевого задания экипаж в составе:

– Карташов Николай Николаевич, младший лейтенант, старший пилот;

– Ивлиев Николай Александрович, младший сержант мастер вооружения, стрелок-радист.

Для сведения: ЦАМО, ф. 14 ВА, оп. 6278, д. 76.

В деле «Оперсводки...» 14 ВА значится: «...Оперсводка № 98 Штаба ОГ 14 ВА, Горка, к 20:00 18 февраля 1943 года:

...№ 3 — 232 ШАД бомбардировочно-штурмовыми действиями парами и четверками

ИЛ-2 уничтожала огневые средства и живую силу противника в опорных пунктах Макарьевская Пустынь, Замостье, Ивановское, уничтожала подходящие резервы противника по дорогам: Ивановское – Замостье, Замостье – Будково. Летало самолетов — 26. Произведено самолетовылетов — 34.

Свои потери: не возвратилось с боевых заданий 4 ИЛ-2 (летчики — младшие лейтенанты Карташев, Шишковец, Горбунов, Тутуров). Первые два ИЛ-2 были потеряны ведущим после атаки цели, вторые ИЛ-2 после выполнения задания ушли курсом 80-85* на свою территорию, место посадки выясняется. Один ИЛ-2 (летчик — старший лейтенант Петров) подбит ЗА, упал в районе Оломна. Самолет разбит, летчик неведим...».

Данные ЦАМО РФ:

– Карташев Николай Николаевич, младший лейтенант, пилот старший, кандидат в ВКП(б) с 1942 года, уроженец: Красноярский край, Даурский район, село Даурское, 1918 г.р., мобилизован Даурским РВК, не вернулся с боевого задания 18 февраля 1943 года из района Ивановское, мать Мария Ефимовна Карташева.

– Ивлиев Николай Александрович, младший сержант, мастер авиавооружения, член ВЛКСМ с 1941 года, уроженец: УССР, Сталинская область, город Моневиц, 23-я линия, 4-я Восточная ул., д. 72, 1922 г.р., мобилизован Маневичским РВК, не вернулся с боевого задания 18 февраля 1943 года из района Ивановское (летал за воздушного стрелка), родителей нет.

Останки погибшего экипажа торжественно захоронены 9 мая 2007 года в городе Любань, на мемориале «Березовая Аллея».



Сохранились поршни мотора самолета.



Кириллов Виталий Николаевич

Летчик 159-го истребительного авиаполка
275-й истребительной авиадивизии 13 Воздушной армии
Ленинградского фронта младший лейтенант КИРИЛЛОВ
Виталий Николаевич, 1923 г.р., уроженец: РСФСР
Курская область Бесединский район село Еськово.
Отец Николай Лукич, проживал: РСФСР город Курск,
Кировский район, ул. Сталина, д. 6. Кадровый.

Погиб в воздушном бою 2 мая 1943 года на самолете Ла-5
(заводской номер: 37211553) с мотором АМ-82 № 65022991
в районе города Пушкина (в настоящее время черта
города Санкт-Петербурга).

Место падения самолета Ла-5 в районе деревень Зайцево и Верево Гатчинского района Ленинградской области в 1971 году обнаружено при проведении сельскохозяйственных работ. Обследовано жителем города Гатчина — краеведом Михаилом Алексеевичем Марковым. При проведении поисковых работ на месте падения был установлен номер самолета № 37211553 и номер двигателя М-82 № 65022991. В 1979 году поисковиками Лесновской школы благодаря ветеранам 13-й Воздушной армии по документам Центрального архива Министерства обороны было установлено имя пилота: младшего лейтенанта Кириллова Виталия Николаевича, 1922 г.р.

Выдержка из статьи в газете «Смена» от 18 марта 1981 года (рассказывает М. Марков):

«Я выехал на место. Вижу — амортизатор с колесом от самолета. По габаритам — колесо от истребителя Ла-5. Стал вести раскопки. Сперва, показались две авиационные пушки,

такие, что стояли на вооружении подобных истребителей, потом на глубине четырех метров открылся мотор самолета. Вижу, точно, не ошибся — «Лавочкин-пятый». Мелиораторы помогли, подогнали экскаватор. Подняли парашют с обгоревшими стропами и останки пилота. Кто был летчик, удалось установить по номеру двигателя. Летчик тот был Кириллов из 159-го истребительного авиаполка...».

Проведя архивные исследования в Центральном архиве Министерства обороны, были найдены следующие документы:

Приказ № 114 по 159 ИАП от 04.05.1943 г.:

«При выполнении боевого задания по сопровождению штурмовиков 2 мая сего года... и пилот младший лейтенант Кириллов Виталий Николаевич сбиты в воздушном бою и упали на территории, занятой противником. Сбитые самолеты сгорели».

Боевое донесение № 047. Штаб 159 ИАП:

«В 16:46-17:42 группа 8 Ла-5 (ведущий ст. лейтенант Лихолетов) сопровождала 5 Ил-2. Группа вела воздушный бой с 4 ФВ-190 в районе Пушкин-Новолисино на высоте 1000-2000 метров. В результате боя, по докладу летного состава, сбито 2 ФВ-190. Один из них сбит старшим лейтенантом Лихолетовым, самолет упал в районе юго-восточнее Пушкин, другой ФВ-190 сбит младшим лейтенантом Серовым, самолет упал в районе восточнее Пушкин 6 км. С нашей стороны с задания не возвратилось 3 Ла-5... По докладу ст. лейтенанта Лихолетова и ст. лейтенанта Козлова — Кириллов сбит в районе восточнее Пушкин, после атаки ФВ-190 сорвался в штопор».

Приказ № 120 по 159 ИАП:

«Самолет типа Ла-5 № 37211553 с мотором типа М-82-112 № 65022991, пилотируемый младшим лейтенантом Кирилловым, исключить из списков боевого состава полка, как сбитый в воздушном бою на территории противника в районе Пушкина 2 мая 1943 года».

Останки младшего лейтенанта Кириллова В.Н. похоронены в 1979 году в братской могиле деревни Большое Верево Гатчинского района Ленинградской области.



Клишевич Федор Клементьевич



Клишевич Ф.К.

Заместитель командира АЭ, штурман АЭ
230-го штурмового авиаполка 232-й штурмовой
авиадивизии 14-й Воздушной армии
лейтенант КЛИШЕВИЧ Федор Клементьевич, 1920 г.р.,
уроженец: БССР, Минская область, Слуцкий
(Солигорский) район, село Кривичи.
Дядя Клишевич Л. Г., проживал: РСФСР, город Омск,
ул. Северная, д.23.
Мобилизован Омским ГВК (Сталинским РВК) в 1938 году.

Не вернулся с боевого задания 17 февраля 1943 года на
одноместном варианте штурмовика Ил-2 (заводской номер
301053) с мотором АМ-38 № 4581195 из района Рамцы –
Грустыня Тосненского района Ленинградской области.
С этого дня считался пропавшим без вести. Совершив
вынужденную посадку на территории противника, был
пленен в бессознательном состоянии. В плену находился
до 2 мая 1945 года. Вернулся на Родину из плена по
репатриации 1 декабря 1945 года.

Место вынужденной посадки самолета Ил-2
в районе реки Лезна, между деревнями Рамцы и
Смердыня Тосненского района Ленинградской
области было обнаружено в сентябре 2003 года
Межрегиональной поисковой экспедицией
«Любань» (руководитель Александр Юрьевич
Коноплев, г. Казань, Республика Татарстан).
Весной 2004 года с помощью поисковиков Во-
логодского поискового отряда обследовано мес-
то падения самолета, при этом был установлен
заводской номер самолета: 30105 (7 или 3). По
проведенному обследованию места падения
самолета было установлено, что самолет Ил-2
одноместной модификации. Тогда поисковики
предположили, что скорее всего, летчик сгорел
в кабине самолета, так как в кабине была
найдена полностью обгоревшая пристыжная
система парашюта. Возможно, что пилот пы-
тался посадить горящую машину на болото, но
при посадке потерял сознание и сгорел.

Анализируя информацию установленную
на месте падения штурмовика, поисковики
пришли к выводу, что данный самолет погиб
в феврале 1943 года, в ходе так называемых
Красноборской и Смердынской операций. Тог-
да в 1943-м году, 55-й армия Ленинградского
фронта, которая вела наступление на Красный
Бор, на встречу ей, со стороны Любани в райо-
не Смердыня пробивались дивизии и бригады
54-й армии Волховского фронта. Для поддерж-
ки наступления Ленинградского и Волховского
фронтов, еще в январе 1943 года под Ленин-

град прибыли из состава Калининского фронта
несколько авиационных соединений: 2-й истре-
бительный авиакорпус и 232-я штурмовая
авиадивизия. Также в интересах Волховского
фронта производили боевые вылеты 293-я и
263-я бомбардировочные авиадивизии 1-го
бомбардировочного авиакорпуса.

В феврале 1943 года, в составе 14-й Воз-
душной армии Волховского фронта, находи-
лась 281-я штурмовая авиадивизия, состоящая
из трех прославленных полков: 703 ШАП,
448 ШАП, 872 ШАП. Как говорилось выше,
в подкрепление штурмовикам на Волховский
фронт прибыла 232-я штурмовая дивизия, в
составе 801 ШАП, 704 ШАП, 230 ШАП. Так
что, на момент начала наступления Волховско-



На броневом листе
защиты воздухо-
заборника номер
самолета: 30105_.



го фронта, которое началось 10 февраля 1943 года на участке прорыва, в районе деревень Макарьевская Пустынь и Смердыня действовали две штурмовых авиадивизии, в составе шести полков-штурмовиков.

В научном труде Института военной истории Министерства обороны СССР «На Волховском фронте 1941–1944 гг.», изданном в издательстве «Наука» в 1982 году говорится: «...После прорыва блокады Ленинграда авиация 14-й воздушной армии принимала активное участие в операциях, преследовавших цель: расширить отвоеванный у врага коридор, сорвать подготовку нового наступления немецко-фашистских войск на Ленинград или улучшить положение армий... В целом с февраля до середины июля 1943 года 14-я воздушная армия действовала непрерывно и с достаточно высоким напряжением. Ежемесячно, при ограниченном боевом составе, она совершала более 11 тысяч боевых самолето-вылетов. Как и в предыдущих операциях, более 80% из них приходилось на непосредственную поддержку сухопутных войск и прикрытие их с воздуха...».

Проведя исследовательскую работу с документами Центрального архива Министерства Обороны РФ в городе Подольске, перелопатив огромное количество архивных дел штурмовых полков и дивизий 14-й воздушной армии, поисковикам удалось разыскать важный и долгожданный документ:

Книга учета летных происшествий 230 ШАП за 1942-1944 годы:

Характер происшествия: потеря материальной части

Место происшествия: район Рамцы – Грустыня

Дата: 17 февраля 1943 года

Тип самолета: Ил-2 №/№ 1053, 5546

Экипаж: Летчик Клишевич. Летчик Кравченко.

Причина: Сбиты ИА противника.

Состояние экипажей, матчасти: неизвестно.

Краткое описание происшествия: не вернулись с боевого задания.

Примечание: предположительно сбиты ИА противника.

Все совпадало. Район указанный в документе Рамцы – Грустыня, это как раз в районе нахождения обломков самолета. Номер, указанный в донесении 1053 — именно так в документах авиаполков сокращали полный заводской номер самолетов, которые изготавливались на заводе № 30. При проведении архивных исследований поисковики уже привыкли встречать разночтение в написании номеров самолета. Так, самолеты, выпущенные заводом № 30, очень часто списывались по упрощенному варианту. А при обследовании мест

падений самолетов Ил-2, также часто встречались различные написания номера: полностью 301053, сокращая номер завода, только окончание номера 1053, также встречалось написание и через дробь 10/53.

Благодаря полученным архивным сведениям поисковики узнали, что 17 февраля 1943 года не вернулся с боевого задания из района Рамцы – Грустыня Тосненского района Ленинградской области, самолет Ил-2 № 301053, который пилотировал заместитель командира АЭ 230 ШАП 232 ШАД лейтенант Клишевич Федор Клементьевич,

17 февраля 1943 года. Самый разгар операции. Наши пехотные части прогрызают оборону противника. Немцы постоянно подбрасывают к месту прорыва дополнительные силы. В небе над полем боя, ежедневно вспыхивают ожесточенные воздушные схватки.

Оперсводка № 39, Штаб 232 ШАД, д. Чаплино. 17 февраля 1943 года. 22.00.

1. Дивизия в течение дня парами и группами по 6–5 Ил-2 бомбардировочными и огневыми ударами подавляла и уничтожала артминбатареи, ДЗОТы, блиндажи и живую силу противника в опорном пункте Макарьевская Пустынь, до 2-х батарей полевой артиллерии в опорном пункте на северной и северо-западной окраине Рамцы, 2 батареи ЗА, что в 1 км южнее Грустыня, обстреляла колонну до 10 автомашин и 7 подвод по дороге из Липки на Рамцы.

2. Всего 22 Ил-2 произвели 24 самолето-вылета, из них: 19 на атаки целей, 6 перелеты с аэродрома Гремячево на аэродром Плеханово.

3. В результате боевых действий: подавлен огонь 2-х батарей ЗА, двух точек ЗП, до 2-х минбатарей, взорван склад с боеприпасами в пункте Макарьевская Пустынь, разрушено: 2 дома в пункте Рамцы и 1 дом в пункте Макарьевская Пустынь, 2 блиндажа, разбито и уничтожено 3 подводы с лошадьми...

4. 2 Ил-2 230 ШАП №1053 лейтенант Клишевич и №5546 лейтенант Кравченко со стрелком сержантом Свиденко вылетевшие на боевое задание в 16.40 на свой аэродром не возвратились. Состояние и место посадки неизвестно.

5. 1 Ил-2 704 ШАП № 301228 младший лейтенант Кондрашов совершил вынужденную посадку в районе озера Тянегожское. Летчик прибыл в часть...

Как видно из оперативного документа штаба 232-й штурмовой авиадивизии, только 17 февраля 1943 года дивизия потеряла три самолета и два экипажа. В соседней 281-й штурмовой дивизии, которая тоже действует на этом же направлении, также идут жестокие воздушные бои:

17 февраля 1943 года. Задача: бомбардировочными и штурмовыми действиями уничто-

жать огневые средства и живую силу противника в районе Смердыня и Басино.

Ил-2 872 ШАП № 3013 младший лейтенант Андреев, упал с самолетом южнее Волховстроя, у шлюза. Самолет разбит, летчик находится в Плеханово, Летчик прибыл в часть.

Ил-2 448 ШАП № 7238, старший лейтенант Додонов, воздушный стрелок Диков. С боевого задания не вернулся. Сбит в воздушном бою, упал в районе Зенино, северо-восточнее несколько километров. Экипаж убит, самолет разбит. Документы экипажа находятся в авиатделе 54-й армии.

Ил-2 448 ШАП № 30817, лейтенант Гомонов. С боевого задания не вернулся. Эвакокомандой самолет обнаружен 4 км восточнее дер. Малиновка, самолет разбит. Летчик неизвестно.

Штатно-должностная книга офицерского и сержантского состава 230 ШАП:

«...Заместитель командира АЭ, он же штурман АЭ лейтенант Клишевич Федор Климентьевич, 1920 г.р., белорус; соц. положение: рабочий, член ВЛКСМ с 1937 года; стаж в КА и ВВС: с 1938 года; образование: 7 классов, окончил Военную школу летчиков в 1940 году. Награжден орденом «Отечественной войны» 2 степени. 17 февраля 1943 года не вернулся с боевого задания...».

На основании вышеизложенного, поисковиками был сделан официальный запрос о поиске родственников в город Омск, по месту призыва летчика.

Из ответа Комитета по безопасности Омской области, было установлено, что со слов родственников проживающих в городе Омске, Клишевич Ф.К., в 1946 году после войны вернулся живой, его самолет был сбит в Ленинградской области, и в бессознательном состоянии он попал в плен, где находился до освобождения военнопленных Советской Армией:

«...Ваш запрос исх. № л-051 от 29.11.2005 года в отношении без вести пропавшего в годы Великой Отечественной войны летчика — лейтенанта Клишевич Федора Климентьевича, чьи останки по Вашей информации были найдены в ходе поисковых работ у деревни Рамцы Тосненского района Ленинградской области, рассмотрен в комитете по безопасности Омской области.

Проведенная через средства массовой информации работа по розыску родственников Клишевича Ф.К. дала положительный результат.

В городе Омске проживает его двоюродный племянник — Александр Прокопьевич Клишевич. С его слов в 1943 году родственникам на лейтенанта Клишевича Ф.К., пришла похоронка, но в 1946 году после войны он вернулся жи-

вой. Его самолет был сбит в Ленинградской области, в бессознательном состоянии он попал в плен, где находился до освобождения военнопленных Советской Армией.

Последнее место жительства ветерана Великой Отечественной войны Ф.К. Клишевича: Республика Беларусь, Слуцкий район, село Кривичи.

Исполняющий обязанности председателя комитета А.М. Жигун...».

Поисковики направили запросы в Республику Беларусь и ответ не заставил себя долго ждать. К сожалению, сам Федор Климентьевич Клишевич уже умер, но в селе Кривичи в местном школьном музее сохранились его документы, фотографии и воспоминания. Откликнулись и родные дети Федора Климентьевича, которые значительно дополнили рассказ о своем отце.

Как говорилось выше, первоначальной версией поисковиков, после обследования места падения штурмовика и обнаруженной сгоревшей пристяжной системе парашюта в кабине самолета, было то, что скорее всего летчик самолета погиб при вынужденной посадке и его останки сгорели в самом самолете (как выяснилось позднее, летчик самолета попал в плен и остался жив). Поэтому, еще до выяснения этих обстоятельств были написаны нижеприведенные строки, так называемые «записки-ощущения о первоначальном обследовании места падения самолета», которые хочется донести до читателя этой книги:

«...Тот день запомнился нам надолго. Нам, видевшим в поисковых экспедициях многое. В том числе и ощущая на себе предсмертную картину боя, в котором приняли смерть солдаты Великой войны, чьи останки мы «поднимаем». Да, именно поднимаем. Так, поисковики называют то святое действие, когда руками, из под жухлой травы и опавших прелых листьев, почти насквозь проросшие корешками трав и молодых деревьев, извлекаются на свет останки павших солдат — защитников Отечества.

На краю вырубki лежала на половину перевернутая «бочка» от бронированной кабины штурмовика Ил-2. Мы давно слышали об этом месте падения самолета. Еще при жизни Василия Ивановича Груздова (поисковика из города Тосно, он умер от тяжелой болезни в 2003 году), мы вместе пытались найти этот самолет. О нем, говорили Василию Ивановичу лесники. Но, тогда, в 2000 году проплутав целый день в лесу, мы ни чего не нашли. И вот мы были на том месте, куда стремились несколько лет. И вот сейчас, мы вышли на эту вырубку. Александр Коноплев — председатель Совета поискового объединения Республики Татарстан «Отечество», руководитель Межрегиональной



На месте падения самолета.

поисковой экспедиции «Любань», прекрасно знающий тосненскую землю не только по старым военным картам, но и истоптавший своими ногами территорию бывшей полосы наступления 54-й армии Волховского фронта, буквально за час вывел нас от дороги на место падения самолета. Не пощадило самолет послевоенное время. На голой, заболоченной поляне лежала только бронированная «капсула» кабины — ни крыльев, ни мотора, ни стоек шасси рядом не было. Скорее всего, эти обломки уже давно были сданы в металлолом и были переплавлены для нужд великой страны.



Приблизившись к месту падения самолета, мы стали обследовать окрестности. Вокруг валялись небольшие куски броневых листов и дюраля — обшивки самолета. При первом же взгляде на устройство кабины, стало ясно, что перед нами одноместный образец самолета

Ил-2. Такие машины выпускались до октября 1942 года, а экипаж самолета состоял только из одного летчика, без воздушного стрелка. Но в нашей поисковой практике встречались и фронтовые передели, переоборудованные одноместные самолеты в двухместные. Так, на Волховском фронте, в составе 281-й штурмовой авиадивизии переделанные таким образом был не один десяток самолетов. Но именно на этом самолете таких признаков переоборудования мы не обнаружили. Разбирая обломки самолета, мы нашли прямоугольный броневой лист — защиту воздухозаборника. Перевернув его внутренней стороной, мы обнаружили еле заметные следы нанесенной белой краски. Очистив лист ото мха и жухлой листвы, перед нашими глазами появились цифры: 30105 (7 или 3). Последняя цифра полностью не читалась, в этом месте металл сильно поржавел. Вот и заводской номер самолета. Это была удача...

Протиснувшись во внутрь «бочки», на то место где было кресло пилота, мы увидели большие куски белого, оплавленного металла — алюминия. С боковых стенок, также свисали оплавленные куски дюраля. Видно, что сильный огонь бушевал внутри кабины самолета. Вытащив на поверхность эти бесформенные куски, мы стали рассматривать их, и вдруг обнаружили, что среди оплавившегося дюраля торчали пряжки и карабины от парашютной системы летчика.

Быть свидетелем той давней трагедии, тяжело. Обнаружив в лесной глухомани останки погибшего солдата, что погиб 60 лет назад, как на машине времени переносишься в те далекие года. По расположению останков солдата, его амуниции, оружия — зримо присутствуешь при нем, в его последнем бою. Ясно представляешь его движения и действия. Видишь последние мгновения его жизни.

Перед глазами заснеженный лес, весь почерневший от гари. Вокруг идет бой. Пули, падая на землю, фонтанчиками поднимают снежный покров. Яркие вспышки ручных гранат. Пронизывающий свист минометных мин и гулкие хлопки вокруг. На брющим проносятся, окрашенные в грязно-белый цвет, наши штурмовики Ил-2. Вдруг, один загорелся и все ниже и ниже прижимается к земле. Вот уже летят в разные стороны обмороженные ветки кустарника. Макушки чахлах болотных березок, как подрезанные серпом, валяются на почерневший снег. Горящий самолет тяжело плюхается на «живот», и еще долго ползет по заснеженной борозде. Снег и болотная грязь, вихрем несет-ся вслед за ним. Приземлившийся самолет горит. Горит кабина, колпак которой уже сдвинут назад и в проеме бронированных стекол видна голова в шлемофоне, уткнувшаяся вперед. Как

будто летчик еще продолжает всматриваться в прицел, расположенный перед ним. Но нет той силы, что смогла бы поднять голову, и помогла бы выбраться из горящего пекла. Языки пламени все ближе и ближе лижут кожаную куртку на плечах человека. Что же случилось? Ведь для посадки на ровную небольшую полянку, самолет вели твердые руки пилота. Ведь, не свалился на крыло, и не клонул носом при снижении самолета. Да и мотор видно, что был выключен, только от встречных потоков воздуха едва крутились лопасти винта. Значит, пытался сесть, спастись и спасти самолет. Но вот и взрыв. Оторванный «колпак» и брызги стекла разметало вокруг. Взорвались остатки бензина в баке самолета. Наверное, был ранен смертельно, и сил осталось только на то, чтобы посадить израненную машину на вынужденную посадку. А может быть при ударе о землю, не выдержали привязные ремни, дали слабинку, и удар головой о прицел вызвал потерю сознания? И вот результат. Языки пламени уже пожирают, то, что еще несколько минут назад было человеком, летчиком-штурмовиком...

Эта картина — видение, пришла позже. Тогда, когда мы усталые и вымокшие, уже сидели на бивуаке ижевского отряда «Долг», пройдя по заболоченной вырубке и разбитой лесово-

зами старой дороге. Фаиль Ибрагимов — руководитель Удмуртского республиканского объединения гостеприимно угощал нас горячим, обжигающим чаем. Обеспечив нас кружками, Фаиль извлек из палатки алюминиевую фляжку с водкой. Это лекарство привычно разлилось в большую эмалированную кружку, и из рук в руки пошла по кругу. Только водка могла согреть наши продрогшие души. Стянув с себя промокшие от влаги и пота лесные куртки и расставив у костра отяжелевшие «берцы» и «бродни», мы вытянули ближе к огню посиневшие голые ноги. Первый круг кружки прошел «за встречу», не так уж и часто мы встречаемся, и было приятно увидеть лица давно знакомых друзей по поиску. Фаиль, из Ижевска, Александр Коноплев из Казани, Иван Дьяков из Вологды и мы (Виктор Костюкович и Илья Прокофьев) из Питера — вот и в сборе наш большой поисковый союз. Второй круг прошел за здоровье. А вот на третьем — святом для всех поисковиков, стоя в молчаливом кругу и прошептал кто-то из нас — «...И за этого сгоревшего летчика...».

Яркой вспышкой в сознании пронесся горящий штурмовик над макушками болотных кустов. Кто же, ты? Еще неизвестный пилот...?..».

Ковалев Владимир Александрович

Командир 1 АЭ 254-го истребительного авиаполка 269-й истребительной авиадивизии 14-й Воздушной армии капитан КОВАЛЕВ Владимир Александрович, 1917 г.р., уроженец: РСФСР, Калининская область, Невельский район, Усть-Долынский с/совет, д. Пугачиха, мать Федосья Терентьевна. Мобилизован Ленинградским ГВК.

Погиб на самолете Ла-5 (заводской номер 37213018) с мотором М-82 № 6501800, сбит истребителями противника 15 октября 1943 года в районе Шапки Тосненского района Ленинградской области.

Место падения самолета Ла-5 в районе поселка Шапки, недалеко от озера Нестеровское, Тосненского района Ленинградской области обнаружено в 2001 году поисковым отрядом «Ягуар» (пос. Нурма Тосненского района Ленинградской области, руководитель Петр Петрович Мосейчук). В августе 2001 года силами поисковых отрядов «Пилот» (г. Тосно, руководитель Василий Иванович Груздов), «Высота» (г. Санкт-Петербург, руководитель Виктор Николаевич Дудин), «Малая Охта» (г. Санкт-Петербург, руководитель Виктор Александрович Юхневич) и «Мужество, Героизм и Воля» Сибирского кадетского корпуса (г. Новосибирск, руководитель Наталья Изотовна Некрасова) на месте падения самолета проведена поисковая экспедиция. В результате работ были обнаружены останки летчика: командира 1-й эскадрильи, капитана Ковалева Владимира Александровича, 1917 г.р. В воронке, на глубине более трех метров была найдена планшетка с письмами. В планшете также были обнаружены следующие личные вещи летчика: почтовые открытки (одна адресована

Почтовая карточка с адресом брата В.А.Ковалева.



Ковалев В.А.

на самому Ковалеву В.А., вторая — его брату в город Ленинград), полетные карты разного масштаба, инструкция по эксплуатации самолета Ла-5, листки блокнота с записями о работе в авиаэскадрильи, штурманская линейка, чистые конверты. При проведении поисковых работ был установлен номер мотора самолета М-82: 6501800.

Останки погибшего летчика были торжественно захоронены 8 мая 2002 года в поселке Нурма Тосненского района Ленинградской области.

По архивной справке Центрального архива Министерства обороны значилось: «...капитан Ковалев, Владимир Александрович, 1917 г.р., уроженец Калининской области, Усть-Дальницкого с/с, д. Пугачиха. Призван в городе Ленинграде. Командир авиаэскадрильи 254-го истребительного авиаполка, погиб 15 октября 1943 года — сбит ИА противника в районе Шапки Ленинградской области, остался на территории противника. Мать Ковалева Федосья Терентьевна, проживала по месту рождения учтенного...».

В сборнике воспоминаний ветеранов 14 Воздушной армии «...И возвращались с победой» в статье о летчиках 254-го истребительного авиаполка, сказано: «Шли тяжелые сражения, полк нес потери. Погибли летчики Виктор Корягин, Алексей Прохо-

ров..., командир 1-й эскадрильи Владимир Ковалев».

Благодаря поисковикам Псковской области под руководством Николая Антоновича Горбачева, удалось разыскать родную племянницу погибшего пилота. Из письма племянницы капитана В.А. Ковалева, Севрюковой Валентины Сергеевны:

«...Нам была прислана похоронная, что погиб без вести, неизвестно где. Я очень

благодарна Вашему поисковому отряду и всем вам. До войны он жил с матерью, отец помер рано. В школу он пошел рано, но он мечтал стать летчиком, и когда закончил семь классов, то уехал в Ленинград и поступил в летное училище. Закончил в 1940 году, и после окончания приехал в отпуск. А в 1941 началась война. И нас оккупировали немцы и мы не получали никаких вестей...».

«Письма в планшетке»

«Находка отдыхающего...»

Летом 2001 года в Фонд поисковых отрядов Ленинградской области позвонил наш старый друг Валера Добрынин: его знакомый готов показать место падения самолета, находится оно рядом с поселком Шапки Тосненского района Ленинградской области. Мы договорились, о том, что в один из вечеров проедем на место, и уже через несколько дней тронулись в путь. По дороге «пытаем» нашего спутника — Владимира. По его рассказу, это место знают не только многие жители поселка, но также и дачники, приезжающие в эти места из Санкт-Петербурга. Местность в районе поселка действительно привлекательная. Большие еловые леса, возвышенности, сухой лес — раздолье для грибников и ягодников. Рядом — чудесные озера. (...)

Действительно, место падения самолета находилось недалеко от поселка, если напрямую, то ровно километр. Небольшая воронка в диаметре не более 2 метров, залитая коричневой торфяной водой. Чуть больше заросшая полоса — след от падения самолета, метров 25. Рядом с воронкой не видно ни одной железки. Если бы такую воронку нашли где-нибудь в районе Синявино или Невского Пятачка, то и внимания не обратили бы. А здесь действительно, заметное пятно на поверхности небольшого болотца. От места, где самолет впервые соприкоснулся с землей, до небольшой, но уже сухой и плотной возвышенности не более 10–15 метров. Можно предположить, что летчик на подбитой машине пытался спланировать на это болото, но еще предстоит установить, погиб летчик вместе с самолетом или остался в живых. Вооружившись шупами и миноискателем, прочесываем местность рядом с воронкой. Начали попадаться различные по размерам кусочки дюрала и прессованной фанеры. По всему видно, что воронка уже давно кем-то копана. В торфяном слое находим старые, уже десятилетней, если не больше, давности, лаги. Кто-то использовал их для устойчивости среди болотной зыбкости. Рядом брошенный предшественниками длинный железный прут, конец которого изогнут

во что-то, наподобие крюка. Используем его и пытаемся, как рыбаки выловить, что-нибудь со дна воронки. Крючок натывается на что-то железное, а иногда цепляется за какой-то объемный предмет, который находится на глубине не более метра. Спустя час, удается зацепить этот предмет более основательно. Впрягаемся все, и пытаемся как «бурлаки на Волге» вытянуть тяжелую ношу. Что-то большое и пока непонятное потихонечку движется на поверхность. Вытаскиваем, руками расчищаем от налипшего вокруг торфа небольшой, но тяжелый фрагмент самолета, перед нами предстала разобранная втулка винта двигателя воздушного охлаждения М-82. Все ясно, перед нами обломки советского истребителя Ла-5.

Через неделю мы снова посетили место гибели самолета. (...) Когда Александр Евгеньевич Смирнов основательно окопал консоль крыла, мы всем миром помогли ему вывернуть ее из земли. Тут нашему взору предстала еще различимая красная звезда с серебряной окантовкой. Обнаружив такую важную деталь, делаем вывод о том, что данный самолет погиб не ранее осени 1943 года, так как только 3 сентября 1943 года в ВВС Красной Армии стали применяться такие опознавательные знаки, утвержденные приказом Народного комиссара обороны И. Сталиным: «Для улучшения видимости опознавательного знака самолетов ВВС Красной Армии, приказываю: Установленный для самолетов ВВС Красной Армии опознавательный знак Красная Звезда окаймлять по внешнему контуру белой полосой шириной 5 см с окантовкой ее красной полоской шириной в 1 см».

(...) Наших ограниченных сил явно не хватало для завершения работы на данном самолете. Воронка оказалась довольно глубокой, более 3 метров. Становилось тяжелее вычерпывать торфяную воду. Виктор Юхневич с убыванием воды, опускался ниже в воронку, и нам стало не хватать людей, чтобы подальше выливать подаваемую им воду. Вдруг на поверхности торфяной воронки, вместе с жижей, со дна поднимается что-то продолговатое, очень по-



Обломок крыла со звездой в серебряной окантовке.

хожее на небольшую часть сломанной ветки от дерева. Но опытный взгляд сразу же выделяет эту с первого взгляда неприметную деревяшку. Это лучевая косточка от руки человека. Вся черная, от долгого пребывания в торфе и воде. Виктор берет ее в руки, и все, кто стоял рядом с этой небольшой воронкой, замолкают. Это последняя находка за этот день, она означает, что здесь в этом болоте, всего в километре от поселка Шапки Тосненского района, лежит чья-то не успокоившаяся душа. Теперь действительно можно предположить, что летчик на поврежденном самолете, а может и сам истекая кровью, пытался сесть на это болотце. Он почти дотянул до него. Но рана, или повреждение самолета не позволило ему благополучно произвести вынужденную посадку и, вполне возможно, остаться в живых.

Памятник на могиле
В.А.Ковалева
в п.Нурма.



«Лавочкин – 5»

Самолеты Ла-5 стали появляться на фронте в 1942 году. На Ленинградском фронте первыми в 1943 году на новый самолет переучились летчики 159-го истребительного авиаполка, которым командовал прославленный ас Ленинграда Петр Покрышев. В начале марта 1943 года на Волховский фронт, в состав 14-й воздушной армии прибывает 254-й истребительный авиаполк. Данная часть только что получила самолеты Ла-5 и пополнилась личным составом, после серьезных потерь в небе Сталинграда. Освоившись с техникой, полк приступил к выполнению боевых заданий. Каждый день пилоты вылетали на прикрытие войск фронта, обеспечивали боевые действия

штурмовиков и бомбардировщиков, вели разведку и вели воздушные бои с истребителями противника. Основными задачами полка стала разведка войск и объектов противника в районе Тосно – Шапки – Любань – Кириши. А воздушная разведка — это самая сложная боевая задача, ведь воздушного дневного разведчика всегда подстерегали опасности. Увидев в небе самолет-разведчик, немцы всегда пытались сбить его. (...)

«Неожиданная помощь...»

В августе 2001 года в Ленинградской области начался осенний этап Всероссийской «Вахты Памяти». К нам в область приехали наши коллеги-поисковики почти со всей России. В самых кровопролитных местах области, где более полувека назад гремели жестокие бои, разбили свои полевые лагеря поисковые отряды. Традиционно в город Кириши приехали ребята из Новосибирска, курсанты Сибирского кадетского корпуса. В один из вечеров, проводя ежедневную планерку, мы предложили руководителю Новосибирских поисковиков, Наталье Изотовне Некрасовой, принять участие в подъеме самолета, на котором мы обнаружили останки пилота, и буквально через день в Шапках мы встречали у развилки дорог автобус с ребятами. У новосибирцев была так необходимая нам численность, а у нас — подготовленное Виктором Дудиным и его отрядом «Высота» необходимое техническое имущество — лебедка и мотопомпа. И работа закипела. (...) В разгар работы к нам подошел местный дедуля, промолвил: «Чего копаете... Мы уже давно все здесь выкопали...», — и поведал, что местные жители этот самолет копали еще лет 25 назад. Пытались вытащить побольше металла для сдачи в металлолом. Подгоняли трактор, который цеплял торчащие куски конструкций. Во время одного рывка вытащили уже разложившиеся тело летчика, при нем были документы, пистолет, планшета и парашют. На мой вопрос о том, что было далее с останками пилота и документами, он ответил невнятно: «...Так, похоронили его, где не помню, ... где документы не знаю». (...) Вдруг голос молодого паренька, который сидел на «отвалах» (так мы называем то, что достается из воронки и требует переборки руками): «...Смотрите! Косточки!». На руке лежат фаланги пальцев, и мы принимаем решение, что следует докопаться до дна, а там видно будет. Снова по рукам стали передаваться переполненные торфяной жижей ведра. (...) Решив немного перекурить, вылезая из воронки и выхожу на сухой пригорок, где у нас расположился кухонный наряд, разведен костер. Еще не успев вымыть руки, слышу непонятные крики. Какая-то суета вокруг воронки.

Понимаю, что зовут меня, наблюдаю, как по болоту несетя навстречу небольшая группа ребят. Работа у воронки остановлена, все о чем-то оживленно переговариваются. Впереди всех Витя Юхневич, на двух вытянутых руках, как на подносе, несет что-то прямоугольное, облепленное торфом. Планшет! Это планшет летчика! Вот тебе и дедуля с его рассказом, вот тебе и «все достали»!

Осторожно отмываем планшетку от грязи и торфа. Под потемневшем целлюлоидом, видны полетные карты, в другом клапане четко видна небольшая книжница: «Инструкция по эксплуатации самолета Ла-5». Аккуратно заворачиваем ценную находку в целлофановые мешки, чтобы она, не дай Бог, не высохла. Теперь наступит черед поработать нашему специалисту Сергею Сергеевичу Котилевскому.

«Сергей Сергеевич...»

Закончив работу на месте падения самолета, в этот же вечер мы дозвонились до Сергея Сергеевича в город Великий Новгород. Сергей сказал, что готов взяться за работу в любое время. На часах 10 часов вечера, мы принимаем решение ехать сейчас же. Спустя несколько минут, мы мчимся на машине из Киришей в город Новгород.



Сергей Сергеевич Котилевский — это именно тот человек, который единственный на весь бывший Союз сможет сделать то, за что не берутся все другие криминалисты и различные эксперты. Сергей Котилевский стал для поисковиков тем экспертом, который не бросит равнодушно высыхать тяжело разбираемые и слипшиеся от влаги документы солдата. Он



Фрагмент полетной карты В.А.Ковалева, район Шапки.

сутками выдерживает такие находки в специальных растворах, которые закрепляют почти истлевшую бумагу, и потом часами с импровизированным набором иголок и скальпелей, сидит, склонившись с солдатским медальоном или красноармейской книжкой. Цель одна — развернуть, расслоить, разобрать бумаги, которые принадлежали погибшим бойцам, и вернуть имена из плена беспамятства. (...)

«Родственники...»

(...) Валентина Сергеевна, племянница нашего летчика, прислала нам фотографию дяди, Ковалева Владимира Александровича, где он изображен со своими друзьями. На фотокарточке — высокий, стройный и красивый мужчина с двумя орденами «Красного Знамени» на груди. На плечах погоны старшего лейтенанта. Мне не передать те чувства, которые испытывают поисковики, когда воочию видят лица тех людей, о жизни и смерти которых они так многое уже знают. Смотря в эти глаза, понимаешь, что работа, которая проделана руками молодых парней и девочек не напрасна. Как в калейдоскопе, перед глазами — воронка на болоте под Шапками, взгляд с фотографии Владимира Александровича и с диким свистом падающий истребитель, цепляющий крыльями верхушки деревьев...

Илья Прокофьев, 2002 год.

Козицкий Иван Карпович

Летчик 17-го истребительного авиаполка младший лейтенант КОЗИЦКИЙ Иван Карпович, 1918 г.р., уроженец: УССР, Кировоградская область, село Терновка. Кадровый, в РККА с 1940 года.

На самолете МиГ-3 (заводской номер 2788) с мотором АМ-35 № 9 ЕА 03266 сбит в воздушном бою 6 сентября 1941 года в районе Малукса Мгинского (в настоящее время Кировского) района Ленинградской области. Выпрыгнул с парашютом. Вернулся в полк.

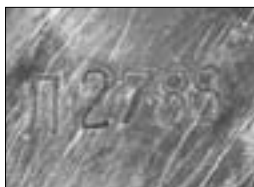
Погиб 8 января 1942 года под Москвой.

Место падения самолета МиГ-3 в районе урочища Лодва Кировского района Ленинградской области обнаружено 12 мая 2007 года местными жителями поселка Малукса. В результате работы (в период с 16–17 мая 2007 года) сводной экспедиции поисковых отрядов «Высота» (г. Санкт-Петербург, руководитель Виктор Николаевич Дудин) и «Форпост» (г. Кингисепп, руководитель Виктор Викторович Костюкович) совместно с местными жителями Валентином Лемешевым и Владимиром Родионовым обломки самолета были извлечены из воронки. Рядом с воронкой, на поверхности были обнаружены одна стойка шасси, часть отколотой бронеспинки, часть фюзеляжа самолета, оба стабилизатора от хвостового оперения самолета. На одном лучке и створке шасси был обнаружен номер самолета: 2788. В результате подъема из воронки был извлечен мотор самолета АМ-35 № 9 ЕА 03266. Также на дюралевом фрагменте обнаружена бирка: Завод № 1, тип 61, агрегат № 2847. Также была найдена

аналогичная бирка с номером: 2788. Из воронки извлечены: пулеметы УБ № ВЕ 67, ШКАС №№ ВГ 587 и ВГ 533. За бронеспинкой пилота был обнаружен сильно сгоревший чемоданчик, в котором частично сохранились личные вещи пилота: одна пара носков, полотенце, коробочка (предположительно от зубного порошка), остатки фотоальбома без фотографий, остатки книги или газеты (сильно обгорели). Также из воронки были извлечены: обойма от пистолета ТТ с четырьмя сгоревшими (детонировавшими) патронами и часть обгоревшей кобуры от ТТ. Останков летчика и частей пристыжной системы парашюта не обнаружено. Самолет сильно горел, особенно хвостовая часть, в бронеспинке пилота большое сквозное пулевое отверстие со спины.

По проведенной исследовательской работе с документами Центрального архива Министерства обороны Российской Федерации установлено: самолет МиГ-3 № 2788 из состава 17 ИАП сбит в воздушном бою 6 сентября 1941 года, летчик самолета младший лейтенант Козицкий. В потерях личного состава 17 ИАП младший лейтенант Козицкий отсутствует. При проверке сведений по картотеке безвозвратных потерь установлено, что командир звена 16-го ИАП младший лейтенант Козицкий Иван Карпович, 1918 г.р., погиб 8 января 1942 года.

Из вышеперечисленного, стало известно, что младший лейтенант Козицкий сбитый в воздушном бою 6 сентября 1941 года остался в живых, воспользовавшись парашютом, и погиб под Москвой (точное место захоронения не установлено). 16 ИАП входил в состав 6-го ИАК ПВО города Москвы.



Костенко Филипп Никитович



Костенко Ф.Н.

Место падения самолета «Киттихаук» в районе болота между г. Колпино (г. Санкт-Петербург) и г. Отрадное (Кировский район Ленинградской области) в 1994 году обнаружено поисковым отрядом «Северо-Запад» (г. Санкт-Петербург, руководитель Дюринский Илья Владиславович). При первичном обследовании места падения самолета были обнаружены частичные останки пилота (части черепа). По найденной бирке был установлен номер двигателя самолета: № АС-42-35051.

По данным Центрального архива Министерства обороны РФ самолет «Киттихаук» с таким номером двигателя принадлежал 196-му истребительному авиаполку. Пилотировал самолет старший лейтенант Ф.Н. Костенко, который значится сбитым 23 февраля 1943 года в районе «Ивановских порогов», на прикрытии штурмовиков Ил-2.

Филипп Никитович Костенко родился 10 октября 1914 года. В 1931 году закончил семилетнюю школу в селе Хомутец. Два года работал лаборантом-селикционером в НИИ южного молочного хозяйства в Харькове. В 1933 году поступил на первый курс зооинститута в Дергачах, где проучился один год. Из института его взяли в летную школу, как отличника и комсомольца. В Чугуевской летной школе про-

Заместитель командира АЭ, штурман АЭ

196-го истребительного авиаполка 275-го истребительной авиадивизии 13-й Воздушной армии Ленинградского фронта старший лейтенант КОСТЕНКО Филипп Никитович, 1914 г.р., уроженец: УССР, Полтавская область, Миргородский район, село Хатумец. Жена Лукьянченко Раиса Михайловна, проживала: РСФСР, Московская область, поселок Чкаловское, дом начсостава 4, кв. 32. Кадровый.

Не вернулся с боевого задания 23 февраля 1943 года на самолете Р-40 «Киттихаук» (заводской номер 1749) с мотором Аллисон № 42-35051 из района Ивановских порогов на границе Кировского и Тосненского районов Ленинградской области.

учился три года, до августа 1938 года. Учеба в летной школе засчитана, как служба в РККА. По окончании школы получил звание лейтенанта. Начал службу на западной границе, в БССР, возле Бобруйска. Участвовал в Польской кампании 1939 года. С первого дня Великой Отечественной войны на фронте. С конца 1941 — на Ленинградском направлении.

Из письма сестры Ф.М. Костенко — Анны Никитичны:

«... В каждом письме он сообщал, что дела идут хорошо, недалек тот день, когда Ленинград будет освобожден от блокады. В последнем письме от 12 февраля высказывал радость, что скоро будет освобождена Украина, и мы встретимся в родном селе».





Гимнастерка и личное оружие Ф.Н.Костенко, найденные на месте падения самолета.

Из ответа управления кадров Министерства вооруженных сил от 2.02.1974 года № 1736/129771:

«Летчик Костенко Филипп Никитович награжден орденом Отечественной войны 2 степени приказом № 027/н от 23.02.1943 года...»

Украинский поэт О. Миланич посвятил своему земляку, летчику-истребителю Ф.Н.Костенко, эти строки:

Пілот вдивлявся в небо грізне,
 Ранкова танула імла.
 А під крилом – колона хлібна
 В голодний Ленінград ішла.
 Дорога меншала поволі,
 Та мить – з-під лівого крила
 Немов випробування долі,
 Девятка «мессеров» зайшла.
 А на засніженій Ладозі –
 Колона гніву і надій.
 І в небо – погляди в тривозі.
 Де йшов тяжкий нерівний бій.
 За біль і муки Батьківщини,
 За смерть жінок, дітей, батьків
 Червонозоряна машина
 Свинцем косила ворогів.
 Вже кров пілота зір заслала
 Та вниз летіли геть під ним
 Машини з чорними хрестами,
 За ними слався чорний дим.
 Боеприпаси вже скінчились
 Один ще «мессер» спалахнув.
 І раптом світ здригнувся — вибух.
 Його вже льотчик не почув.
 Домівка — Всесвіт неосяжний,
 І мертва тиша без кінця.
 В легенду йшов пілот відважний —
 Пилип Костенко с Хомутця.
 Ніщо вже більше не тривожить
 Його надій, болочих ран.
 І тільки пам'ять на сторожі.

Памятник на могиле в п. Ивановское.

Здесь мати, хтось з односельчан
 Згодають, як було з постелі
 Він бігав ранков за село,
 Робив літаючі моделі
 І самокати... Так було.
 Було, та сокола не стало,
 І спохмурнів у батька двір
 Над ним навічно засіяла
 Зоря немеркнуча с тих пір.

Частичные останки пилота были захоронены 25 декабря 1995 года в поселке Ивановское, (Кировский район Ленинградской области) на воинском мемориале у реки Тосно. В 2003–2005 годах, поисковым отрядом «Молодежный Исторический Фонд» и отрядами ГУ «Дом молодежи Санкт-Петербурга» под руководством Игоря Сергеевича Вепрева были проведены дополнительные работы по обследованию места падения самолета.

28 августа 2006 года обломки самолета были полностью извлечены из болота. В кабине самолета обнаружено тело летчика. При нем были обнаружены документы, в том числе партийный билет на имя Костенко Ф.Н.

По данным ЦАМО номер самолета Ф.Н.Костенко: № 1749. Останки захоронены в сентябре 2006 года на воинском мемориале в пос. Ивановское (г. Отрадное), там где были захоронены ранее обнаруженные останки.



Костюков Василий Филиппович

Место падения самолета ЛаГГ-3 в районе 2 км южнее Рабочего Поселка № 8, на окраине Рощи «Круглая» Кировского района Ленинградской области обнаружено в ноябре 2004 года поисковым отрядом «Уголек» (руководитель Михаил Викторович Авдеев, место падения обнаружил Василий Николаевич Быстров). При обследовании места падения было установлено, что самолет разбит и разграблен на цветной металл. Воронка от падения самолета 3х2 метра. Обломки разбросаны в радиусе 500 м. На месте падения был обнаружен коленчатый вал мотора с одним поршнем. На поршне поисковиком удалось найти дублированный номер двигателя: М-105пф № ПФ 3-1037. Останков летчика при первом обследовании обнаружено не было. В течении нескольких лет в этих местах проводились Всероссийские «Вахты Памяти» с большим количеством привлеченных отрядов из других регионов страны. Так в 2006 году, на место падения самолета при проверке местности вышли поисковики отряда «Космос» — курсанты военно-инженерной космической Академии им. А.Ф.Можайского и тоже обследовали данное место падения самолета. Со слов поисковиков отряда «Уголек» (Виктора Соболева и Василия Быстрова), которые в эти годы неоднократно возвращались к месту падения самолета и вели в этом районе поиск, известно: «...только там место специфическое: болотистая низина между высотками, в которой было найдено много «верховых» останков погибших советских воинов Волховского фронта, погибших в период с сентября 1941 года по январь 1943 года. Даже возле обломков видели, что кто-то «поднимал» бойцов... Сплошные не то ямки, не то воронки, почва вся в кочках и в низине, а рядом метров в 40–50 повыше (песочек)...»

Есть все основания предполагать, что останки пилота обнаружены в одной из очередных «Вахт Памяти» в этих места и захоронены на воинском мемориале «Синявинские высоты» Кировского района Ленинградской области.

В 2011 году при проведении исследовательской работы с документами Центрального архива Министерства обороны (Игорь Кун, город Великий Новгород) было установлено, что авиационный мотор М-105пф с заводским номером 3-1037 был установлен на самолет ЛаГГ-3 (заводской номер 31213470) в составе 739-го истребительного авиаполка и который не вернулся с боевого задания 31 августа 1942 года.

Из архивных документов выходило, что 31 августа 1942 года 739-й ИАП потерял в воздушных боях шесть самолетов ЛаГГ-3.

Заместитель командира АЭ 739-го истребительного авиаполка 278-й истребительной авиадивизии 14-й Воздушной армии лейтенант КОСТЮКОВ Василий Филиппович, 1912 г.р., уроженец: РСФСР, Смоленская область, Даниловский район, село Толовка. Жена Валентина Александровна, проживала: Казахская ССР, Актюбинская область, город Чалкар, Красная пл., д.2. Кадровый.

Не вернулся с боевого задания 31 августа 1942 года на самолете ЛаГГ-3 (заводской номер 31213470) с мотором М-105пф № 3-1037. В группе вел воздушный бой в районе Синявино Мгинского (в настоящее время Кировского) района Ленинградской области с семью самолетами Ме-109 и двумя Ю-88.



В трех случаях летчикам удалось остаться в живых. Сержант Щерба на самолете ЛаГГ-3 (заводской номер 31213463) с мотором М-105пф №3-52 был сбит в районе Путилово и выпрыгнул с парашютом. Сержант Кондратьев на самолете ЛаГГ-3 (заводской номер 31213462) с мотором М-105пф № 3-1022 был сбит и совершил вынужденную посадку в районе Сибола. Летчик Кинденко на самолете ЛаГГ-3 (заводской номер 31213471) с мотором М-105пф № 3-961 на подбитом самолете совершил вынужденную посадку в районе местечка Горгала.

А вот на трех других самолетах ЛаГГ-3 летчики погибли. Командир АЭ капитан Николай Демьянович Каморгин и заместитель командира АЭ старший лейтенант Михаил Поликарпович (по другим документам Аристархович) Яшников вели воздушный бой с шестью Ме-109 и тремя Ю-88 в районе населенных пунктов 1-й Эстонский Поселок и Путилово (самолеты ЛаГГ-3 № 31213469 с мотором М-105пф № 3-1030 и ЛаГГ-3 № 31213493 с мотором М-105пф № 3-981), а заместитель командира АЭ лейтенант Василий Филиппович Костюков на самолете ЛаГГ-3 № 31213470 с мотором М-105пф № 3-1037 в группе вел воздушный бой в районе Синявино с группой вражеских самолетов состоящей из семи М-109 и двух Ю-88.

Номер мотора на поршне: ПФ 3 1037.



Котов Владимир Ильич

Бекетов Анатолий Павлович

Командир звена 15-го гвардейского штурмового авиаполка 277-й штурмовой авиадивизии 13-й Воздушной армии Ленинградского фронта гвардии младший лейтенант КОТОВ Владимир Ильич, 1922 г.р., уроженец: РСФСР, город Пенза. Отец Котов Илья Никитович, проживал: город Андижан, ул. Железнодорожная, д. 2. Мобилизован Ташкентским РВК г. Ташкент.

Воздушный стрелок 15-го гвардейского штурмового авиаполка 277-й штурмовой авиадивизии 13-й Воздушной армии Ленинградского фронта гвардии старшина БЕКЕТОВ Анатолий Павлович, 1920 г.р., уроженец: РСФСР, Куйбышевская (в настоящее время Самарская) область, Сызранский район, село Батраки, ул. Овражная, д. 15, отец Никитин Иван Степанович. Мобилизован Сызранским ГВК.

Экипаж самолета Ил-2 (заводской номер 301705) с мотором АМ-38ф № 4584281 не вернулся с боевого задания 21 мая 1943 года из района разьезда Стекольный — Новолисино Тосненского района Ленинградской области.

В 2002 году поисковиком Василием Ивановичем Груздовым в районе разьезда Стекольный Тосненского района Ленинградской области, недалеко от ЛЭП, возле болота Конная Пустошь были обнаружены обломки самолета Ил-2.

Весной 2002 года на месте падения была проведена экспедиция по подъему обломков самолета, силами отрядов «Мужество, Героизм и Воля» Сибирского кадетского корпуса (г. Новосибирск, руководитель Наталья Изотовна Некрасова), «Высота» (г. Санкт-Петербург, руководитель Виктор Николаевич Дудин) и Общественного фонда поисковых отрядов Ленинградской области.

Работы на месте падения продолжались два дня. Среди обломков самолета были обнаружены частичные останки одного члена экипажа. На редукторе двигателя самолета сохранился номер: 4584281. На одном из кусков обшивки был найден номер: 1705, который предположительно мог являться номером самолета. За два дня работы не удалось полностью обследовать место падения самолета, и поэтому осенью этого года была предпринята еще одна экспедиция силами того же отряда.

За три дня работ были собраны все останки, пристыжная система парашюта и некоторые личные вещи. В результате стало ясно, что перед нами — один член экипажа. Поскольку

самолет двухместный, судьба второго человека пока оставалась загадкой.

Вероятнее всего, самолет Ил-2 был сбит весной 1943 года и входил в состав 277 штурмовой авиадивизии. Также можно было предположить, что второй член экипажа, возможно, попал в плен, так как на весну 1943 года данная территория была оккупирована.

Спустя несколько месяцев через Центральный архив Министерства обороны РФ удалось получить следующую информацию:

«Акт расследований причин летных боевых потерь в 15 ГШАП 277 ШАД:

Самолет Ил-2 № 301705 мотор АМ-38 № 4584281. Самолет разбит, двое убитых.

Младший лейтенант Котов Владимир Ильич, летчик, командир звена.

Старшина Бекетов Анатолий Павлович, стрелок-радист.

Боевая задача: произвести вылет на свободный поиск целей противника в направлении Стекольный-Новолисино.

21.05.1943 года в 12:03 парой атакован разьезд Стекольный, после чего ведомый обнаружил эшелон и повторным заходом стал его атаковать, а ведущий гвардии младший лейтенант Котов после атаки разьезда Стекольный пошел на свою территорию, при уходе был сбит ЗА. Зенитная артиллерия открыла огонь по уходящему самолету из района Ульяновка-Саблино. Самолет пошел со снижением и врезался в землю в районе болота Конная Пустошь».

В книге безвозвратных потерь напротив фамилии Котова значится:

«Погиб при выполнении боевого задания 21.05.1943 года в районе болота Конная Пустошь».

Напротив фамилии Бекетова А.П. стоит такая же запись, однако рядом карандашом сделана пометка: «вернулся», но по проведенным архивным исследованиям и поиску родных установлено, что воздушный стрелок до сих пор считается пропавшим без вести.

Таким образом стало ясно, что найдены останки гвардии младшего лейтенанта Владимира Ильича Котова.

Владимир Котов прибыл в полк 16 сентября 1942 года. Начал боевые вылеты на одноместной машине Ил-2. О нем неоднократно упоминает в своей книге «Блокада день за днем» бывший военный корреспондент Буров.

Первый орден «Красной Звезды» младший лейтенант Котов получил 16 февраля 1943 года. Второй — приказом командира 277 ШАД

от 25 марта 1943 года. В наградном листе сказано:

«Штурмовал вагоны в районе Стекольное–Саблино. В результате уничтожил 15 вагонов с боеприпасами, железнодорожное полотно выведено из строя».

Спустя два месяца боевой вылет в этот же самый район окажется для Владимира Котова последним.

Останки гвардии младшего лейтенанта В.И. Котова похоронены 20 марта 2004 года на воинской площадке кладбища Марьино в городе Кировске Ленинградской области. Рядом с ним похоронены его однополчане Евгений Чирков и Павел Чубаров, и другие летчики-штурмовики, погибшие в Ленинградском небе. На могиле установлен памятник.

Воздушные рабочие войны...

(...) Они взлетели утром, в хороший, уже по-летнему теплый, солнечный майский день. Еще на земле, стоя на крыле своего боевого друга — грозного штурмовика Ил-2, посмеиваясь и помогая друг другу застегивать карбины парашютов, они шурились от солнца и радовались такому ясному дню. На войне привыкаешь ко многому, что раньше в мирной жизни казалось немислимим. Каждый вылет на боевое задание мог закончиться пробитыми крыльями, тяжелым ранением, а частенько и смертушкой. Сколько их, таких же веселых перед вылетом, не вернулось домой на свой аэродром. Но жизнь брала свое, им молодым хотелось жить и радоваться таким ярким и солнечным денькам. На дворе стоял месяц май, май 1943 года. Уже позади остались тяжелые январские бои за прорыв блокады Ленинграда. Потом, не менее напряженное время воздушных боев и огня зениток в феврале и марте. Сейчас, под Ленинградом, фронт почти стабилизировался. Теперь задача всей штурмовой авиации, не дать возможности немцам жить спокойно. Враг должен постоянно чувствовать опасность, быть в напряжении. И поэтому, все чаще стали производить беспокоящие вылеты на уничтожение аэродромов противника, их складов, бомбить дороги и железнодорожные магистрали. Почти каждый день в высокое небо уходили экипажи на свободную охоту. Каждый день, по несколько раз взлетали для нанесения бомбоштурмовых ударов прославленные летчики 15-го гвардейского штурмового авиаполка, чтобы продолжить дело тех, кто уже никогда не поднимет свои машины в воздух. Они знали, что значит служить и воевать в таком прославленном полку. Ведь у 15-го была своя, очень богатая и героическая история. (...)

Взлетев, на высоте прошли линию фронта. Немного углубившись на территорию противника, пара штурмовиков стала разворачиваться в сторону цели. Решили зайти на цель с тыла, откуда немцы, возможно меньше всего ожидают появления советских самолетов. Вот внизу и цель — железнодорожный разъезд Стекольный. Пара самолетов устремляется вниз, снизившись почти до бредущего, вынырива-

ют из-за леса и сразу же выпускают «эресы». Немецкие зенитчики яростно обстреливают проносящиеся на огромной скорости самолеты. Выйдя из атаки, пара наших штурмовиков вот-вот должна выйти к точке разворота и лечь на повторный курс. Ведомый во время первого захода уже увидел, что на второй ветке стоит замаскированный эшелон противника. Но что-то случилось у ведущего, его самолет ложится на курс, который ведет к дому, наверное, получив повреждение от зенитного огня немцев при штурмовке разъезда. Но уже пора разворачиваться и доделать то, что уже начали. И только воздушный стрелок уже на земле доложил своему пилоту, что самолет ведущего вдруг пошел со снижением и врезался в землю в районе болота Конная Пустошь.

Апрель 2002 года. Как всегда в эти весенние дни к нам приехали наши друзья из Новосибирска. Уже 14 лет, каждую весну и осень к нам в Ленинградскую область приезжают молодые сибиряки — ребята из патриотического объединения «Мужество, Героизм и Воля», под руководством Натальи Изотовны Некрасовой. В этот раз дорога ведет нас в район болота «Конная Пустошь», что находится между поселком Ульяновка и поселком Фornosово в Тосненском районе Ленинградской области. Там, в лесной глухомани, несколько лет назад при тушении лесного пожара местные лесники наткнулись на место падения нашего самолета, грозного штурмовика Ил-2. Еще в прошлом году на этом месте побывала наша «разведка» — Василий Иванович Груздов, сейчас он ведет нас на место. (...)

(...) Со всех сторон торчат ветки и корневища упавших деревьев. Огонь и ветер, здесь погуляли на славу. Большая воронка почти в самом эпицентре этого бурелома. Вот он, самолет! Только не тот самолет, который себе представляют обыватели — большой, с крыльями и хвостом, торчащим среди лесных веток. Нет. Это большая продолговатая воронка, до краев заполненная водой. Рядом с ней валяются куски всякого металла — куски брони и

Дорога ведет нас к самолету.





Место падения самолета после лесного пожара оказалось в центре бурелома.

дюралья. Из-под большой, завалившейся елки, видна ржавая стойка шасси. На колесном диске висят обгоревшие куски резины. Судя по отвалам на краю воронки, здесь уже побывали металлоломщики. Воронка копана. То есть, кто-то лет 10 назад уже пытался достать что-то из земли. Может быть, здесь был поисковый отряд, о работе которого мы не знаем, а летчиков уже нашли и похоронили? Ну, нет. Вот же, у края воронки, прямо из-под снега и мха выглядывает часть человеческой косточки. Беру в руки — это часть тазобедренной кости. Значит останки летчика здесь. Перед нами еще одна недописанная история войны. Именно та часть, которую рассказать сможем только мы.

Находки на месте падения самолета.



Разбиваемся на части. Одеты в «элки» и АЗК (армейская химзащита), выстроившись в две цепочки, начинаем ведрами вычерпывать воду. Остальные, вооружившись миноискателями и шупами, прочесывают всю округу по периметру воронки. Стаскиваем в одну кучу все попадающиеся обломки самолета. Константин Тарасов — наша ходячая библиотека и компьютер с базой данных в одном лице, просматривает каждую брошенную нами железку. Константин переписывает все номера, которые удается разглядеть на ржавых кусках железа. Они потом пригодятся, возможно, нам удастся найти номер самолета или двигателя. И тогда легче будет установить экипаж самолета: дюраль 1705, броня 33, броня 05884. С противоположенной части воронки ребята тащат две 20 мм пушки с погнутыми стволами. Это «ШВАКи», такие пушки стояли у штурмовиков в крыльях. Чистим барабаны, есть номера: ЧЕ 2.7, 502, вторая ЧГ 233, 431. Возможно, номера этих пушек тоже принесут пользу. Ведь встречались нам с Константином в Центральном военно-морском архиве, где мы работаем по документам ВВС КБФ, акты списания вооружения с самолетов.

(...) Вода из воронки постепенно уходит. Два рукава теперь без надобности, и часть сибиряков переходит, вооружившись малыми саперными лопатами перекапывать отвалы, что оставили после себя какие-то «ухари». На расстеленный мешок ложатся первые находки: фаланги пальцев, часть ключицы, два крючка от парашюта, пряжки, вытяжное кольцо, части кожаного шлемофона летчика. Рядом с воронкой, переворачивают отломанный от двигателя редуктор винта с чашками. Удача! На редукторе продублирован номер двигателя: 4584281.

Вдруг раздается громкая команда сапера Олега: «...Все отойти от воронки». Что стряслось? В метрах трех от ямы под валежником ребята наткнулись на две 25-и кг авиабомбы. Значит, подбит самолет был при первом заходе на цель. Сделать второй не успел. Все как в наставлении по штурмовой авиации. Первый заход: поражение целей «эресами» (реактивными снарядами) — кстати, вот лежат направляющие от «эресов», загнуты в «бараний рог», по-видимому при ударе об землю. Осколков или хвостовой части от этих снарядов мы не нашли, значит «эресы» выпустить успел, а вот бомбы...

Ласково, бережно переносим авиабомбы подальше от воронки, пускай ими займутся специалисты МЧС — это их специализация. У нас мало времени, надо заканчивать. Так пролетело три дня. Успели полностью перебрать руками весь отвал. Собрали почти полностью одного члена экипажа. Кто он? Летчик или стрелок? Где второй? Ведь кто-то из них мог выпрыгнуть с парашютом, стрелка могло выкинуть из машины как на катапульте при падении. Надо искать дальше, но новосибирцам пора уже уезжать. Решаем дожидаться их в августе и продолжить работу.

(...) Наступил август. Как и договаривались, мы с новосибирцами продолжили работу на самолете Ил-2. Теперь к нам присоединились ребята из питерского патриотического объединения «Высота» под руководством Виктора Николаевича Дудина. Забросившись к месту работы на ГТТ, мы за один день закончили работу на месте падения самолета. Были окончательно доработаны отвалы и воронка, собраны все разбросанные останки летчика. Второго члена экипажа найти так и не удалось. Скорее всего, он остался жив при падении.

(...) Просим нашего товарища из Москвы Володю Куренина срочно проверить переданный нами ранее номер двигателя по отношению к экипажу Котова–Бекетова. Сами параллельно штудлируем всю накопившуюся базу данных по летчикам и номерам, проверяем все Ил-2. Вдруг, на экране компьютера высвечивается информация о машине, погибшей в

районе болота Конная Пустошь. Это машина 15-го гвардейского ШАПа. Дата гибели 21 мая 1943 года. Номер самолета: 301705, то есть изготовления 30-го завода. Отсутствует номер двигателя. Обидно, у нас есть только номер «движка». К сожалению, база еще «сырая», в ней по многим самолетам отсутствуют данные на летчиков, и, наоборот, в базе по летчикам отсутствуют номера самолетов и двигателей, свести все воедино пока не успеваем. Хватаем, документацию по подъему нашего самолета, там все записи, сделанные Костей Тарасовым во время раскопок. Читаем номера, переписанные им: «дюраль 1705, броня 33, броня 05884».

Вот оно! Сработало! Не выходя из кабинета, удалось установить экипаж, чьи останки мы нашли в ходе подъема обломков самолета: дюраль 1705. Это же номер самолета, именно так 30-й завод, выпускавший Илы в годы войны очень часто дублировал заводские номера самолетов. Теперь нужна официальная справка из архива, которая могла бы подтвердить наши изыскания. Необходимо, чтобы совпали номера самолета и двигателя, также надо разобраться, чьи же останки мы обнаружили — летчика Владимира Котова или стрелка Анатолия Бекетова.

Наконец долгожданная справка пришла. (...) Все становится на свои места, мы нашли останки гвардии младшего лейтенанта Владимира Ильича Котова!

Яркая, но короткая жизнь летчика на войне. Такая же была у младшего лейтенанта Владимира Котова. Он прибыл в полк 16 сентября 1942 года, закончив Чкаловскую школу военных летчиков. Сразу же, был допущен к выполнению боевых заданий. Летал ведомым, потом стал ведущим. За участие в прорыве блокады Ленинграда был награжден своим первым орденом «Красной Звезды» под номером 57809. Стал командиром звена. Вторым орденом «Красной Звезды» № 128578 был награжден 25 марта 1943 года за удачно произведенную штурмовку железнодорожного разъезда Стекольный – Саблино, в результате которой было уничтожено 15 вражеских вагонов с боеприпасами и надолго выведено из строя железнодорожное полотно. (...)

В январские дни 2004 года в городе Кировске, на воинском братском кладбище «Марьино» соберутся много людей. Сюда прейдут жители города, многие приедут из Ленинграда, здесь же будут стоять в почетном карауле курсанты Сибирского кадетского корпуса из города Новосибирска, ведь это благодаря им с войны вернулся погибший летчик. Дай бог, найдутся и приедут родственники Владимира

Ильича, которых мы сейчас разыскиваем. Будут ветераны, поисковики, школьники, представители местной администрации. Местный батюшка отпоет исконную русскую молитву «Вечная память...». Прозвучат громкие залпы прощального салюта, отыграет волнующий Гимн нашей Родины и... И наконец то, еще один человек, найдет свое успокоение в нашей Ленинградской земле, которую он защищал до последнего своего вдоха.

Фонд поисковых отрядов Ленинградской области.
Илья Прокофьев.



Кузовкин Анатолий Николаевич Сарычев Владимир Иванович



Кузовкин А.Н.



Сарычев В.И.

Летчик 230-го штурмового авиаполка 232-й штурмовой авиадивизии 14 Воздушной армии младший лейтенант **КУЗОВКИН** Анатолий Николаевич, 1921 г.р., уроженец: УССР, Одесская область, Первомайский район, с. Гальбиново (по другим данным: Велико-Бобринский район, с. Дельбино). Отец Николай Петрович, проживал: Казахская ССР, г. Петропавловск, Дамниковская ул., д.29 (по другим данным: РСФСР, Тульская область). Мобилизован: Орджоникидзевским РВК.

Адъютант АЭ (летал за воздушного стрелка) 230-го штурмового авиаполка 232-й штурмовой авиадивизии 14 Воздушной армии капитан **САРЫЧЕВ** Владимир Иванович, 1910 г.р., уроженец: УССР, г. Полтава. Жена Мечева Тамара Георгиевна, проживала: Свердловская область, г. Кушва, ул. Коммуны, д. 28. Мобилизован Кушвинским РВК (по другим данным: Полтавским ГВК УССР).

Экипаж самолета Ил-2 не вернулся с боевого задания 14 февраля 1943 года.

Место падения самолета Ил-2 первично было обнаружено в 1991 году поисковым отрядом «МИФ» (г. Ленинград, руководитель Александр Сергеевич Рувимов) в районе подсобного хозяйства «Обуховец» (ранее совхоза «Большевик»), между деревнями Новинка и Ивановское Тосненского района Ленинградской области. При первом обследовании места падения были обнаружены патроны к вооружению самолета: ШВАК, ШКАС, БС. По словам старожилов — местных жителей, ранее, в конце 1940-х – начале 50-х годов у самолета они видели останки пилотов. Один из них имел звание капитана, другой — сержанта. Из-за сложных условий поиска на местности вызванных произведенной в конце 70-х годов мелиорацией, останков погибших обнаружить не удалось.

В мае 2005 года было проведено дополнительное обследование места обнаружения обломков самолета. Обнаружены направляющие от РС-82, на одном из кусков дюралья был обнаружен выбитый номер: 0107. К сожалению, установить принадлежность самолета к кон-

кретной авиационной части по этому номеру не удалось.

29–30 апреля 2007 года поисковой экспедицией Сибирского кадетского корпуса «Мужество, Героизм и Воля» (г. Новосибирск, руководитель Наталья Изотовна Некрасова) были проведены крупномасштабные поисковые работы на месте падения самолета. В работах принимал участие поисковый отряд «Рубин» (г. Санкт-Петербург, руководитель Николай Анатольевич Михайлов). В результате работы были установлено, что самолет упал с рабочим мотором, так как был обнаружен редуктор мотора с чашками винта и обломками лопастей. Были определены границы падения самолета. Обнаружены гильзы ШВАК и БС 1942 года выпуска. На броневом листе красной краской нанесен заводской номер самолета: 5605. На месте падения самолета обнаружены костные останки экипажа. По документам ЦАМО установлено: самолет Ил-2 № 5605 АМ-38 № 24376 из состава 230 шап 232 шад 14 ВА не вернулся с боевого задания 14 февраля 1943 года, цель: Васькины Нивы – Белово – Костово – Басино. Экипаж самолета: летчик младший лейтенант Кузовкин Анатолий Николаевич, воздушным стрелком летал, адъютант АЭ капитан Сарычев Владимир Иванович.

Останки погибших были торжественно захоронены 9 мая 2007 года на воинском мемориале «Березовая Аллея» г. Любань Тосненского района Ленинградской области.

Документы Центрального архива Министерства обороны Российской Федерации:

ЦАМО РФ: фонд 7 гв. шад, оп. 2., д. 10. «Приказы по дивизии».

Приказ № 028 от 12 февраля 1943 года.

«...№2. Самолеты Ил-2 № 5547, 5546, 5605, 5624, 5520 с моторами АМ-38 № 24288, 295226, 24376, 24426, 24153, полученные 230 ШАП с завода, зачислить в боевой состав полка и записать по книгам учета самолетов и моторов. Основание: Приказ 230 ШАП № 09 от 11 февраля 1943 года...».

Приказ № 030 от 22 февраля 1943 года.

«...№3. Самолеты Ил-2 230 ШАП №/№ 1197, 4037, 4034, 5605, 5554 с моторами АМ-38 №/№ 24426, 291976, 291973, 24376, 24284, как утерянные при боевой работе из состава полка исключить и списать по книгам учета самолетов и моторов. Основание приказ 230 ШАП № 011 от 22 февраля 1943 года...».

ЦАМО: фонд 7 гв. шад, оп. 1, д. 9. «Отчеты о боевых действиях 7 гв.ШАД».

Сведения о боевых потерях магчасти самолетов и личного состава за февраль 1943 года. 230 ШАП.



«...№ 7. Пилот младший лейтенант Кузовкин А.Н., адъютант АЭ капитан Сарычев. 14 февраля 1943 года не возвратились с боевого задания. Состояние экипажа — не известно. Состояние самолета Ил-2 № 5605 — не известно...».

В этом же отчете:

«...При выполнении боевых заданий в феврале месяце отмечены ряд случаев слабого действия прикрывающих истребителей. Это особенно резко обнаруживается, когда прикрытие обеспечивается патрулированием над целью. Так, 14 февраля 1943 года при действиях 3-х групп (2 группы по 4 Ил-2 и 1 группа 7 Ил-2) в районах: Васькины Нивы, Белово, Костово, Басино все были атакованы истребителями противника. Патрулирующие истребители ходили плотным строем на своей территории, а не в районе атак штурмовиками. На вызовы по радио ведущих групп штурмовиков: «Нас атакуют истребители противника, отражайте атаки», прикрывающие истребители не реагировали.

Командир 230 ШАП по этому случаю доносил: «...Наши истребители, курсируя большими группами, больше заняты наблюдением за строем, чем за воздушной обстановкой. Пары и четверки истребителей противника ходят ниже и остаются незамеченными нашими истребителями. Прикрытие только над целью действий штурмовиков, безответственный метод прикрытия, так как наши прикрывающие ни за кого не отвечают, разве только за себя и свою группу...».

В результате бездействия патрулирующих в районе действий из состава указанных трех групп штурмовиков, было сбито пять экипажей — летчики младшие лейтенанты: Шугай, Колояров, Агмалов, Тринев, Кузовкин...».

Номер самолета на бронелисте: 5605.



Обнаружен редуктор мотора.



Лаврушев Илья Алексеевич

Летчик 287-го истребительного авиаполка
269-й истребительной авиадивизии 14-й Воздушной армии
младший лейтенант ЛАВРУШЕВ Илья Алексеевич,
1923 г.р., уроженец: Татарская АССР, город Елабуга.
Отец Алексей Дмитриевич, проживал: Удмуртская АССР,
город Воткинск, ул. Маяковского, д. 106. Мобилизован
Сарапульским РВК Удмуртской АССР.

Не вернулся с боевого задания 23 июля 1943 года
на самолете Як-1 (заводской номер: 39144) с мотором
М-105пф № 325-1165.

Место падения самолета истребителя Як-1
в районе деревни Войтолово (в сторону пос-
елка Ульяновка 2600 метров) Тосненского
района Ленинградской области обнаружено
поисковым отрядом «Иван Сусанин» (г. Кол-
пино, руководитель Константин Юрьевич
Москвин).

Информационная записка от поискового от-
ряда «Иван Сусанин», поступившая в Обще-
ственный фонд поисковых отрядов Ленин-
градской области: «...10 августа 2007 года
проводили «разведку» лесополосы близ 91,
деревни Войтолово (Кировский район) груп-
пой в составе двух человек (Иевлева Наталья и
Галямин Роман), в лесу была найдена воронка,
образовавшаяся в результате падения самолета
периода Второй Мировой войны. В окрестно-
стях воронки, примерно в радиусе 50 м из зем-
ли торчат рваные куски железа и алюминия.
К вышеуказанному прилагаю фото...».

На фото были видны остатки от стоек шас-
си их крепления к центроплану. В телефонном



Лаврушев И.А.

разговоре с поисковиками, которые проводи-
ли разведку было уточнено, что по рассказу
местных жителей, которые вывели поискови-
ков к месту падения самолета, в 70 метрах от
воронки находится разбитый мотор самолета,
к которому, к сожалению, ребята не дошли.
В ближайшее время планировалось провести
дополнительное обследование места падения
самолета.

21 августа 2007 года поисковым отрядом
«Иван Сусанин» было проведено дополни-
тельное обследование места падения само-
лета. Место падения самолета находилось
в 1800 метрах от места падения самолета Як-1
капитана Лобанова, которое было обнаружено
поисковиками ранее. На некоторых обломках
самолета встречался нанесенный номер 31. На
стартере были видны номера: (3 или 8)17238,
325-1.. (последние две цифры не читались, но
именно этот номер являлся номером мотора).
На нагнетателе номер: 0138. На стойке шас-
си большими цифрами было выбито: 47145.
В районе падения были обнаружены гильзы
от авиационной пушки ШВАК 1942 года вы-
пуска и гильза от крупнокалиберного пулемета
УБ 1943 и 1941 годов выпуска. В воронке были
обнаружены обломанные куски лопастей, что
говорило о том, что самолет падал с рабочим
мотором. При обследовании были обнаружены
вытяжное кольцо от парашюта и ракетница. На



одном из обломков дюрала был обнаружен номер: 1714. Основной окрас самолета, который попался на обнаруженных обломках — зеленый. На дюрале обнаружен номер, выбитый небольшими цифрами: 10-26.

Со слов местных жителей (но не точно, так как они сами сомневаются в своих воспоминаниях) в 1970-е годы рядом с обломками они находили кусочек от ремня и часть черепа.

В сентябре 2007 года поисковыми отрядами «Иван Сусанин» и «Патриот» (г. Санкт-Петербург, руководитель Алексей Федотов) проведены дополнительные работы на месте падения самолета. В результате обнаружены обрывки планшетки летчика. В другой выезд обнаружены обломки мотора, на котором читается частично номер: 325-...65. На куске дюрала черной краской кисточкой нанесен номер: Д8 Д8.

14 октября 2007 года поисковыми отрядами «Иван Сусанин» и «Патриот» обнаружены останки летчика. Обнаружены части пристыжной системы парашюта и вещи с амуниции пилота: части ремня, перчатка.

В декабре 2007 года благодаря архивно-исследовательской работе проведенной Сергеем Сердюком (г. Москва) в Центральном архиве Министерства обороны найдены контрольные списки на наличие и убыль самолетов и моторов, в которых говорится, что самолет Як-1 № 39144 с мотором М-105 № 325-1165 состоял на учете в 287 ИАП 269 ИАД 14 ВА.

По данным ЦАМО РФ:

– Контрольный список на поступившие моторы за июнь 1943 года в 287 ИАП: 16 июня 1943 года мотор М-105пф № 325-1165 (завод № 26).

– Контрольный список на поступившие самолеты за июнь 1943 года в 287 ИАП: 16 июня 1943 года самолет Як-1 № 39144 (завод № 292).

Для сведения: в Акте от 15 августа 1943 года по 287 ИАП указано, что на самолете Як-16 № 39144 с мотором М-105пф № 325-1165 обнаружена течь масла левого блока 3-4 цилиндров. Мотор наработал 24 часа. Скорее всего, данный акт был составлен за определенный период, так как упоминание о найденном самолете идет под номером 9 в списке перечисленных самолетов и был составлен по факту проведения полной проверки, поэтому оказалось, что поломка указана в акте, когда самолет уже не вернулся с боевого задания.

По проведенной дополнительной работе с документами ЦАМО установлено, что самолет Як-1 № 39144 с мотором М-105ПФ № 325-1165 из состава 287 ИАП не вернулся с боевого задания 23 июля 1943 года, летчик младший лейтенант Лаврушев Илья Алексеевич.

Документы ЦАМО РФ:

– 287 ИАП Приказы по полку 17.01–31.12.1943 г. (опись 223149, дело 1): Приказ по 287 ИАП 5 августа 1943 г. № 080. Действующая Красная Армия.

«1. Самолет Як-1 № 39144 с мотором М-105 пф № 325-1165, не вернувшийся с боевого задания 23.07.1943 г., из боевого состава полка исключить».

Основание: рапорт командира 2 АЭ 287 ИАП ст. л-та Борисова».

– 287 ИАП Приказы по полку 17.01–31.12.1943 г. (опись 223149, дело 1): Приказ по 287 ИАП 9 августа 1943 г., № 085. с. Сандил.

«1. Летчика 2 АЭ мл. л-та Лаврушева Илью Алексеевича, не вернувшегося с боевого задания 23.07.43 г., исключить из списков части и всех видов довольствия с 09.08.43 г.»

– 287 ИАП Приказы по полку 17.01–31.12.1943 г. (опись 223149, дело 1).

«Командиру 287 ИАП

Командир 2-й АЭ ст. л-т Борисов

Рапорт.

Доношу, что на самолете Як-1 № 39144 с мотором М-105 пф № 325-1165 мл. л-т Лаврушев не вернулся с боевого задания 23.07.43 г.»

3 мая 2008 года поисковым отрядом «Иван Сусанин» проведены дополнительные работы на месте падения самолета. Обнаружены частичные останки пилота.

12 сентября 2008 года останки младшего лейтенанта Лаврушева И.А., были торжественно захоронены на братском воинском захоронении по улице Красноборская в поселке Красный Бор Тосненского района Ленинградской области. На церемонии захоронения присутствовал родной брат летчика — Лаврушев Леонид Алексеевич из Удмуртии.



http://konkretno.ru/2008/09/12/v_krasnom_boru_torzhestvenno_zakhoronjat_ostanki_pogibshego_v_1943_godu_letchika.html

12 сентября 2008.

Сегодня на воинском мемориале по улице Красноторская в поселке Красный Бор Тосненского района состоится торжественно-траурная церемония захоронения останков летчика 287-го истребительного авиаполка младшего лейтенанта Лаврушева Ильи Алексеевича, погибшего в воздушном бою 23 июля 1943 года. В церемонии захоронения примут участие ветераны, молодежь, бойцы поисковых отрядов Ленинградской области и Удмуртской Республики. Проститься с погибшим летчиком, приедет из города Воткинска его родной брат Леонид Алексеевич Лаврушев.

Место падения самолета было обнаружено в 2007 году поисковиками отряда «Иван Сусанин» Натальей Иевлевой и Романом Галяминым. На это место их привели местные жители из деревни Войтоловка. На болоте, которое находится близ поселка Ульяновка, они собирали ягоды и в один из дней увидели обломки самолета. Через несколько дней, к самолету выехали отряды «Иван Сусанин» (под руководством Константина Москвина) и «Патриот» (под руководством Алексея Федотова). В лесу была найдена воронка, образовавшаяся в результате падения самолета. В окрестностях воронки, примерно в радиусе 50 м из земли торчали рваные куски железа и алюминия. При обследовании места падения была установлена марка самолета, им оказался советский истребитель Як-1б. Среди обломков самолета были обнаружены гильзы



Могила
И.А.Лаврушева.



Семья Лаврушевых.
Илья – второй справа.

от авиационной пушки ШВАК 1942 года выпуска и гильзы от крупнокалиберного пулемета УБ 1943 и 1941 годов выпуска. В самой воронке поисковики обнаружили обломанные куски лопасти, что говорило о том, что самолет упал с рабочим мотором. Удар о землю и взрыв был такой силы, что обломки самолета находили в 100 и более метрах от воронки.

Внимательно перебирая прилегающую к воронке почву, поисковики обнаружили вытяжное кольцо от парашюта и ракетницу. Это говорило о том, что летчик погиб вместе с самолетом. Вернувшись в деревню, поисковики опросили старожилов, и выяснили, что со слов местных жителей в 70-е годы рядом с обломками они находили кусочки от ремня и часть останков пилота.

В течение осени 2007 года и весны 2008 года поисковики проводили дополнительные работы на месте падения самолета. В результате были обнаружены обрывки планшетки летчика. В другой выезд обнаружены обломки мотора, на котором частично читался заводской номер. А еще спустя несколько дней были обнаружены останки пилота.

Установив имя пилота, поисковики обратились за помощью в поиске родных и близких погибшего, к своим коллегам из Удмуртии. Руководители Удмуртского Республиканского патристического молодежного поискового объединения «Долг» (город Ижевск) Фаиль и Наталья Ибрагимовы оповестили о находке поисковиков из города Воткинска.

Поисковый отряд «Память» в городе Воткинске сформирован из школьников и воспитанников школы № 1, под руководством Веры Владимировны Сусливой. И каково же было удивление поисковиков, когда выяснилось, что более пятнадцати лет назад их школу заканчивали родные племянницы погибшего летчика. Так удалось разыскать родного брата Ильи Алексеевича — Лаврушева Леонида Алексеевича.

Из письма брата погибшего летчика: «... Своего брата, Илью, я почти не помню, но очень много слышал о нем от матери. Мне было чуть больше года, когда он, по рассказам матери, учился в летной школе города Сарапула. Им выдавали сухой паек, который он привозил домой, угощал меня, маленького, шоколадом. В Воткинске в первый год войны был свой военный аэродром, и на поле за железнодорожным вокзалом постоянно проходили учения. Перед тем, как уходить на фронт, на этом же поле были поставлены столы. Собрался народ, и были устроены проводы на фронт. Летчикам разрешили так повидать родных и попрощаться. Илья тогда привез много шоколада и по рассказам матери, я сидел у него на коленях, весь перемазанный шоколадом и улыбался во весь рот. Илья был направлен под Ленинград, на войну. Больше об Илье известий не было. Это был первый его вылет. И последний...

Все годы, пока была жива мама, она его ждала, надеялась, что он жив и вернется... В феврале 2008 года поисковики из школы № 1 города Воткинска принесли приятную весть о том, что нашли моего брата...».

Левин Яков Абрамович

Место падения самолета МиГ-3 в районе урочища Шалота (район поселка Кусино – станция Тигода) Киришского района Ленинградской области обнаружено весной 2001 года поисковым отрядом «Небо Ленинграда» (г. Кириши, руководитель Евгений Халамов). При проведении поисковых работ на месте падения самолета были найдены останки пилота, пистолет ТТ № АТ 699 1938 года выпуска. Имя погибшего установить не удалось, так как документы летчика не сохранились и, к сожалению, не удалось найти заводских номеров самолета или мотора. Воинское звание погибшего — младший лейтенант, так как при останках была обнаружена одна из петлиц гимнастерки. При поисковых работах обнаружена бирка: Завод № 1 тип 61 агрегат № 4363, изготовлен 4 августа 1941 года. Обнаружена рация: РСИ-3 № 4574, 1941 года выпуска.

Останки неизвестного погибшего летчика были торжественно захоронены 22 июня 2001 года, на воинском кладбище урочища Липовик Киришского района Ленинградской области.

В апреле 2005 года поисковиками из г. Кириши (группа «Небо Ленинграда», руководитель Евгений Халамов) проведены работы по подъему обломков двигателя самолета. В результате работ была обнаружена заводская бирка (шильда) с номером мотора АМ-35а № с 291993. Также найдена бирка: Завод № 1, тип 61, агрегат № 4499. По проведенной ар-



Командир звена 283-го истребительного авиаполка 3-й Резервной авиагруппы ВВС Ленинградского фронта младший лейтенант ЛЕВИН Яков Абрамович, уроженец: УССР, город Евпатория, ул. Кирова, д. 32, жена С.А. Левина. Кадровый.

Не вернулся с боевого задания 11 сентября 1941 года из района Лодва, после воздушного боя в районе Шапки – Малукса – Лодва Ленинградской области на самолете МиГ-3 (заводской номер: 4111) с мотором АМ-35а № 291993.

хивной работе с документами Центрального архива Министерства обороны РФ было установлено, что на данном самолете не вернулся с боевого задания, командир звена, младший лейтенант Левин Яков Абрамович. По данным ЦАМО заводской номер самолета: № 4111.

ЦАМО, фонд 20420, опись 1, дело 9, Оперативные сводки 6.9-31.12.41 (225 л):

Оперативная сводка № 6 штаба 283 иап, аэр. Шебенец, к 12:00 11.9.41 года:

... 1 иаэ 3 МИГ-3 в период 9:01–10:08 сопровождали 6 Ил-2 в район ст. Мга и обратно. По наблюдению экипажей снаряды и бомбы сброшены в районе ст. Мга и севернее.

6 МИГ-3 в период 9:01–10:08 сопровождали 9 самолетов СБ в район Мга, Сологубовка, Сигалево. В районе Шапки, ст. Малукса, Людова (Лодва?) 5 МИГ-3 при возвращении на встречных курсах вступили в воздушный бой с 7 мессершмидтами. 4 МИГ-3 с задания не вернулись: мл. лейтенант Левин, мл. лейтенант Ганиев, сержант Лазарев, сержант Кондратенко.



Бирка с номером мотора: с291993.

Подъем мотора самолета.



Лобанов Михаил Борисович

Командир АЭ 14-го гвардейского истребительного авиаполка 275-й истребительной авиадивизии 13-й Воздушной армии Ленинградского фронта гвардии капитан **ЛОБАНОВ Михаил Борисович**, 1912 г.р., уроженец: БССР, Могилевская область, город Пропойск. Жена Мария Львовна, проживала: РСФСР, город Ленинград. Мобилизован Октябрьским РВК города Ленинграда. Адрес жены в эвакуации: Башкирская АССР, Аскинский район, село Аскино.

Не вернулся с боевого задания по прикрытию воздушного разведчика Пе-2 в районе Тосно Тосненского района Ленинградской области, погиб в воздушном бою 9 мая 1943 года на самолете Як-1 (заводской номер 22112) с мотором М-105пф № 4-1610.

Место падения самолета Як-1 в районе дороги Ульяновка–Кировск Ленинградской области было обнаружено в октябре 2004 года. Место падения указал лесник Ульяновского лесничества Сергей Николаевич Русев. В 1950-е годы место падения подвергалось разграблению, воронка была выкопана мелиораторами, а крупные обломки самолета были сданы в металлолом. При первом же обследовании места падения был найден номер двигателя — М-105ПФ № 4-1610.

11 ноября 2004 года поисковым отрядом «Космос» (ВИКА им. Можайского, руководитель Малыгин Николай Александрович) были проведены поисковые работы на месте падения. Были разобраны отвалы по краям воронки, которые были оставлены мелиораторами после вскрытия воронки трактором. При этом



Лобанов М.Б.

были обнаружены частичные останки пилота, части пристыжной системы парашюта, гильзы от авиационного пулемета УБ и авиационной пушки ШВАК 1942 годов выпуска. Был обнаружен один офицерский погон, по которому было установлено воинское звание погибшего — капитан. При обследовании обломков самолета был установлен номер самолета: 22112.

По данным ЦАМО РФ на самолете Як-1 № 22112 не вернулся с боевого задания из района 8 км западнее Тосно 9 мая 1943 года командир АЭ 14-го гвардейского ИАП 275 ИАД 13 ВА, гвардии капитан Лобанов Михаил Борисович, 1912 г.р. В картотеке безвозвратных потерь военно-воздушных сил РККА значилось, что Михаил Борисович Лобанов — уроженец города Пропойск Могилевской области Белоруссии. До войны работал слесарем на Адмиралтейском заводе Ленинграда. Был мобилизован в 1941 году Октябрьским РВК города Ленинграда. Жена, Лобанова Мария Львовна, была эвакуирована в Башкирскую АССР Аскинский район село Аскино.

22 января 2006 года на воинском кладбище в пос. Красный Бор (ул. Красноборская) Тосненского района Ленинградской области прошла торжественно-траурная церемония захоронения останков гвардии капитана М.Б. Лобанова и открытие памятника.



Церемония захоронения останков гвардии капитана М.Б. Лобанова. 22 января 2006 года.

Только синее небо вспоминает о них...

21 января 2006 года на воинском мемориале в поселке Красный Бор Тосненского района Ленинградской области состоялась торжественно-траурная церемония захоронения останков погибшего в годы Великой Отечественной войны, командира эскадрильи 14-го гвардейского истребительного авиаполка, гвардии капитана Лобанова Михаила Борисовича и открытие памятного знака летчикам 14-го ГИАП на месте их захоронения.

Место падения самолета Як-1, где были найдены останки Михаила Борисовича Лобанова, было обнаружено лесником Сергеем Николаевичем Русевым осенью 2004 года, в районе дороги Ульяновка – Кировск.

В течение осени 2004 года и половины 2005 года поисковыми отрядами «Космос» (Военно-инженерной космической академии имени Можайского), под руководством подполковника Николая Малыгина, и «Иван Сусанин» из города Колпино, под руководством Константина Москвина, проводились поисковые работы на месте падения самолета. При обследовании были обнаружены останки пилота, части пристыжной системы парашюта, обнаружен один офицерский погон, говоривший о том, что погибший имел звание капитана. При обследовании обломков самолета был установлен номер самолета: 22112 и номер двигателя — М-105ПФ № 4-1610.

По проведенной Константином Москвиным архивной работе с документами Центрального архива Министерства обороны РФ (ЦАМО) было документально подтверждено, что на самолете Як-1 № 22112, с мотором М-105пф № 4-1610, не вернулся с боевого задания из района 8 км севернее Тосно, 9 мая 1943 года командир АЭ 14-го гвардейского истребительного авиаполка 275-й истребительной авиадивизии 13 Воздушной армии, гвардии капитан Лобанов Михаил Борисович, 1912 г.р.

В картотеке безвозвратных потерь военно-воздушных сил РККА значилось, что Михаил Борисович Лобанов уроженец города Пропойск Могилевской области Белоруссии. До войны работал слесарем на Адмиралтейском заводе Ленинграда. Был мобилизован в 1941 году Октябрьским РВК города Ленинграда. Жена Лобанова Мария Львовна, была эвакуирована в Башкирскую АССР Аскинский район село Аскино.

После церемонии захоронения, был торжественно открыт памятный знак летчикам 14-го гвардейского истребительного авиаполка 275 ИАД 13 ВА. Дело в том, что рядом с могилой, где захоронили останки гвардии капитана Лобанова М.Б., находилась могила еще

одного летчика 14 ГИАП, гвардии лейтенанта Игнатьева Николая Ивановича, 1920 г.р. Место падения его самолета Як-1 № 07113, было обнаружено весной 2000 года в 3 км восточнее города Никольское. По данным ЦАМО гвардии лейтенант Игнатьев Н.Н. значился пропавшим без вести при сопровождении ПЕ-2 в район Синявино 9 марта 1943 года. Останки Н.И. Игнатьева были захоронены 5 мая 2000 года. На церемонии открытия памятника присутствовал родной племянник Николая Ивановича Игнатьева, Олег Николаевич Швецов.

История поиска. Находки и открытия...

В один из осенних вечеров 2004 года Сергей Николаевич Русев, лесник Саблинского лесничества сообщил, что в районе бывшей военной рокады наткнулся на место падения советского самолета. 14 октября офицеры Военно-инженерной космической академии имени А.Ф. Можайского полковник Сергей Иванович Панин и подполковник Николай Александрович Малыгин — руководители поискового отряда «Космос» выехали в поселок Ульяновка. Вместе с ними на место падения самолета выехал специалист Фонда поисковых отрядов Ленинградской области Константин Тарасов. Прибывших в Ульяновку поисковиков Сергей Николаевич Русев вместе с сыном Алексеем



Вокруг воронки на месте падения были разбросаны многочисленные обломки советского истребителя.

вывели на место, где они обнаружили обломки самолета. Место падения находилось в заболоченном лесу в 10 метрах от мелиоративной канавы и, по всей видимости, еще в далекие 1950-е годы воронка, в которой находились обломки самолета, была раскопана мелиораторами. Вокруг на поверхности были разбросаны многочисленные обломки советского истребителя. Рядом с воронкой возвышался осевший довольно большой отвал из глины. Видно, что когда мелиораторы нашли сбитый самолет, они ковшем экскаватора выгребли из воронки обломки самолета. Что искали эти люди? Оружие? Ордена? Или собирали дюраль и алюминий на металлолом? На эти вопросы трудно осмысленно ответить, так как что бы не интересовало копателей, они не могли не видеть, что из-под ковша экскаватора вместе с обломками самолета вываливаются останки погибшего пилота! На эти человеческие останки и наткнулись ребята поисковики при первом же осмотре отвала у воронки. А мелиораторы, раскопав место падения самолета, просто бросили под открытым небом останки погибшего пилота. Рассматривая разбросанные вокруг воронки обломки самолета, Константин Тарасов обнаружил обломанную часть блока двигателя, на которой сразу же увидел выбитый продублированный номер мотора: ПФ-4-1610. Обследовав обломки и место падения самолета, поисковики пришли к выводу, что это обломки советского истребителя Як-1, скорее всего погибшего в 1943 году.

Спустя неделю, на место падения самолета выехала подготовленная экспедиция в составе двух отрядов. Готовясь к очередному выезду, мы провели большую аналитическую работу, пытаюсь с помощью накопленной базы данных на погибший под Ленинградом состав

ВВС, определить чьи же останки находятся в обломках самолета Як-1. Мы пришли к выводу, что скорее всего найденный самолет относится к 14-му гвардейскому истребительному авиаполку, и возможно был сбит в период 19–20 марта 1943 года, так как именно в эти дни в районе населенных пунктов Красный Бор и Ульяновка у гвардейцев были потеряны несколько самолетов и летчиков. К дню выезда у нас была подготовлена выписка, с указанием всех сбитых за 1943 год самолетов Як-1, с их заводскими номерами.

Прибыв на место, мы приступили к более тщательному обследованию района падения, изучению обломков и поиску остальных останков погибшего пилота. Уже в начале рабочего дня, рассматривая сильно помятый капот мотора самолета, удалось найти заводской номер самолета: 22112. Все ребята, кто выехал в этот день на раскопки, собрались у костра. Развернув листок бумаги, на котором была распечатана выписка по номерам самолетов, третьим в списке мы увидели установленный номер. Вот он! Самолет Як-1 № 22112. Все окружающие оживились, на лицах появились улыбки. Читаем дальше: дата гибели: 9 мая 1943 года, номер части: 14-й ГИАП, сбит в районе Тосно гвардии капитан Лобанов М.Б...

Вы не представляете, какие счастливые лица были у ребят-поисковиков. Сергей Николаевич Русев, вместе со своим другом-лесником данного участка стояли и удивленно смотрели на наши радостные вопли и веселый смех. Только после того как они внимательно прочитали номера в списке и сверили их с номером на капоте самолета, на их лицах появились улыбки. Еще бы, ведь только неделю назад Сергей Николаевич наткнулся в болотистом лесу на обломки самолета и останки неизвестного летчика, а сегодня для всех стало известно имя пилота — гвардии капитана Михаила Лобанова.

В этот же день, перекапывая саперными лопатами и перебирая руками отвал, оставленный после экскаватора, мы обнаружили две пряжки от парашютной системы, обрывки кожного реглана и шлемофона. Николай Александрович Малыгин, разбирая руками куски глины и торфа, обнаружил обрывки материи. Промыв обнаруженный кусок ткани, мы обнаружили, что это офицерский погон с синим просветом. Немного подсушив обнаруженный погон у костра, все увидели четкие отпечатки от авиационной эмблемы и четырех звездочек, что говорило о звании капитана. Но самое главное было то, что среди искореженных обломков дюралья мы постоянно находили сильно раздробленные останки пилота.

Работы на месте падения самолета продолжались в течение 2005 года. Поисковики откачивали мотопомпой воду из воронки и



На капоте мотора заводской номер самолета: 22112.

Работа на месте падения самолета М.Б.Лобанова.



тщательно перебирали глину и торф, и каждый раз возвращались с новыми находками. Константин Москвин, работая с документами военного архива, нашел Приказ командира 14-го гвардейского ИАП, № 23 от 13 мая 1943 года: «Исключить из списков части и со всех видов довольствия командира 2-й авиаэскадрильи гвардии капитана Лобанова Михаила Борисовича, погибшего 9 мая, сего года при выполнении боевого задания. Исключить из боевого состава полка самолет Як-1 № 22112 с мотором М-105пф № 4-1610, сбитый в воздушном бою 9 мая, сего года и записать в книгу учета не вернувшихся с боевого задания».

Получив документальные подтверждения из Центрального архива Министерства обороны РФ, мы начали разыскивать родных Михаила Борисовича. В петербургских газетах вышли публикации, а по радио прошли репортажи о находке. На наш запрос, адресованный в администрацию Могилевской области Республики Беларусь, ответа мы так и не получили. Из администрации и райвоенкомата Адмиралтейского района города Санкт-Петербурга, откуда был призван Михаил Борисович, пришел ответ следующего содержания: «...В списках призванных Октябрьским РВК Ленинграда не числится. В связи с тем, что место его прописки не указано, узнать что-либо о его родственниках не представляется возможным...». В результате к моменту торжественного захоронения останков Михаила Борисовича Лобанова мы не смогли найти его родных...

21 января 2006 года был ясный, солнечный и очень морозный день. Температура опустилась ниже минус 27 градусов. Но, несмотря на эти трудности, большое количество людей пришло проститься и проводить в последний путь прославленного летчика Ленинградского фронта. Глава администрации поселка Красный Бор Геннадий Александрович Клейнов привез на автобусе ветеранов и школьников, оповещенные им жители поселка приходили сами. Из Питера и Никольского прибыли ленинградские поисковики. Накануне Владимир Петрович Семенов со своими рабочими фирмы «Петросоюз» несмотря на холода, установил на могиле памятный знак из черного мрамора. Владимир Казаков и Юрий Журавлев с самого утра с большим трудом сумели пробить смерзшуюся землю и подготовить могилу, в которую должны были опустить останки героя. И церемония состоялась...

Наконец-то, в ленинградской земле обрели свой покой останки отважного пилота Михаила Лобанова. Награжденный при жизни орденами Красного Знамени, Красной Звезды и Отечественной войны, гвардии капитан Михаил Борисович Лобанов, только через 60-лет



Церемония захоронения останков гвардии капитана М.Б. Лобанова. 22 января 2006 года.

после гибели по-человечески был удостоен захоронения с христианскими и воинскими почестями. Эхом в голубом небе, которое он так любил и защищал, отозвались залпы прощального салюта. Святой дымок от лампады священника – отца Михаила, как туман опустился и окутал красный гроб с останками человека, который отдал свою жизнь не только за Родину, но и как говорилось в молитве священника «за други своя...». Ведь в своем последнем бою, ценою своей жизни, он спас от неминуемой гибели самолет разведчик. Щемящей болью отозвалось в сердцах присутствующих, последние фразы молитвы «Вечная память...».

Памятник на могилах летчиков 14-го ГИАП Н.И.Игнатьева и М.Б.Лобанова.



Легенды и мифы...

На показанные телерепортажи о захоронении останков летчика и открытии памятника буквально, на следующий день откликнулись родственники Михаила Борисовича. И самым невероятным оказалось, то, что еще после наших первых публикаций в 2004 году в прессе, они узнали о находке. Знали, но сомневались в этом. Да, именно сомневались. Уж слишком неправдоподобным казалось это известие. Нет, не то, что спустя 60 лет нашли останки их родного человека, а то, что за эти годы вокруг имени и судьбы Михаила Борисовича родилось много легенд и мифов...

Узнать и сопоставить все мифы и легенды, про Михаила Борисовича Лобанова взялся директор Ленинградского областного молодежного патриотического центра «Поколение» Владимир Владимирович Казаков. Неоценимую помощь в этой работе оказала директор Тосненского историко-краеведческого музея Наталья Александровна Ющенко.

Легенда первая.

В 1972 году в ленинградской газете «Смена» в рубрике «Отзовитесь», которую вел Григорий Браиловский, появилась заметка, в которой старший брат Михаила Борисовича, Александр Борисович Лобанов, полковник в отставке, просил откликнуться всех, кто знал его брата.



**Михаил Борисович
Лобанов с женой
Марией Львовной.**

В заметке он сообщал, что 9 мая 1943 года Михаил Борисович Лобанов не вернулся с боевого задания, а после войны к семье заезжал близкий друг Михаила, его бывший ведомый Иван Дубовик и рассказывал подробности последнего боя. Рассказ Ивана Дубовика заканчивался фразой: «...Горящий самолет Михаила вместе с ним упал на оккупированной фашистами территории в районе железнодорожной станции Тосно...».

И вот, в апреле 1974 года в газете «Смена» появился первый обнадеживающий отклик — сообщение тосненского краеведа Ивана Семеновича Синашкина. В этой статье излагалась одна из легенд, которая родилась в Тосно в годы войны. Иван Семенович услышал эту легенду со слов местных жителей, которые жили в Тос-

но во время оккупации немцами Тосненского района Ленинградской области, и поспешил ответить: «...Товарищ Лобанов! Ваше письмо по вопросу установления судьбы брата, капитана ВВС Лобанова Михаила Борисовича, передано мне, так как я занимаюсь розыском. Мне удалось выяснить, что действительно 9 мая 1943 года был сбит под Тосно наш самолет-истребитель. Летчик спустился на парашюте. В воздухе гитлеровцы его подстрелили и ранили в грудь. В немецком лазарете летчика обслуживал врач-француз. Капитан Лобанов лечить себя не давал, срывал повязки и отказывался от кислородной подушки. Через некоторое время он умер, предпочитая смерть плену. Где похоронен пока неизвестно...».

Эту статью увидел Александр Борисович. Он заинтересовался данной легендой и стал искать Г. Браиловского и И. Синашкина. В апреле 1973 года Александр Борисович приехал в Тосно и встретился с редактором тосненской газеты «Ленинское знамя» Захаром Соколинским. В результате их встречи в газете был напечатан большой очерк «Солдат, сын солдата», рассказывающий о семье Лобановых, где в последнем абзаце говорилось: «...В результате дальнейших поисков, в которых принимали участие и тосненский райвоенком В.П. Зайцев, и красные следопыты, и другие, стало известно, что Михаил Лобанов был похоронен в Тосно в отдельной могиле, а потом его прах был перезахоронен в братскую могилу...».

Уважаемый читатель! Если честно, рассказывая Вам о первой легенде, мы уже знали вторую. И поэтому, мы внимательно анализировали все документы, газетные статьи, воспоминания ветеранов и местных жителей. Просмотрев большой объем материалов, хранящихся в Тосненском историко-краеведческом музее, мы пришли к выводу, что вышеприведенная легенда не имела под собой никаких официальных доказательств, которые связывали бы ее с гибелью Михаила Лобанова. Это видно из письма Ивана Семеновича Синашкина в газету «Смена», которое датировано 1972 годом. Оно почти слово в слово повторяет опубликованную легенду: «*Действительно 9 мая 1943 года был сбит над Тосно самолет. Летчик спустился на парашюте. В воздухе немцы его подстрелили и ранили в грудь. Были прострелены легкие. Немцы поместили его в офицерский лазарет. Обслуживал его врач-француз. Капитан Лобанов, я считаю, что это был он, не давал себя лечить, старался срывать с себя повязки и не брал кислородную подушку. Через несколько дней он умер. Где похоронен неизвестно. Товарищу Лобанову А.Б. я об этом сообщу...*».

Обратите внимание на небольшую оговорку, которую делает Иван Семенович в письме:

«...Капитан Лобанов, я считаю, что это был он...». Вот в этом и был весь секрет. Документально подтвержденных доказательств, что действительно умершим в немецком плену летчиком, был капитан Лобанов, не было. Скорее всего, сыграли большую роль слова «упал в районе железнодорожной станции Тосно...». Зная, со слов многих местных жителей, что летчик сбитого над Тосно самолета был пленен и умер в плену, Иван Семенович поспешил совместить эти два события, и написал в газету «Смена» такое сообщение.

Благодаря директору Тосненского историко-краеведческого музея, настоящей хранительнице истории Тосненской земли, Натальи Александровне Ющенко удалось разыскать живого свидетеля тех событий, который своими глазами видел, как сбили самолет и летчика, который героически вел себя в плену и погиб.

2 февраля 2006 года в стенах историко-краеведческого музея состоялась наша встреча с Леонидом Николаевичем Кондаковым. О самом Леониде Николаевиче можно написать отдельную книгу. Четырнадцатилетним подростком он встретил 1941 год. До октября 1943 года пробыл в оккупированном Тосно. Потом немцы все мирное население эвакуировали с фронтовой полосы в Прибалтику, Польшу, Германию. Леонид Николаевич прошел страшный путь русского человека угнанного в неволю. Судьба забросила его во Францию, он смог бежать из трудового лагеря и попал во Французское сопротивление. С оружием в руках воевал против гитлеровцев. Награжден боевыми наградами Французского правительства. Но наша встреча носила другой характер, мы, наконец, ждали его рассказа о сбитом советском самолете и о погибшем летчике. И вот, что он рассказал нам.

В конце сентября, начале октября 1942 года он возвращался на велосипеде домой и ехал по Корпусному шоссе (сейчас Шоссе Барыбина, в городе Тосно). Со стороны Пушкина появились два советских самолета, которые сразу же были обстреляны зенитными орудиями немцев. Один из самолетов загорелся и от него отделилась фигурка пилота, который покинул горящую машину на парашюте. Он перестал наблюдать за горящим самолетом, который ушел в сторону Черной гривы за речку Тосно (сейчас Борисова Грива, ул. Заречная). Его внимание привлекал опускавшийся на парашюте летчик. Пока летчик из подбитого самолета опускался на парашюте, второй самолет сделал вокруг него несколько кругов, и как показалось Леониду Николаевичу, что это был «штурмовик». Немецкие зенитки перестали стрелять и летчик приземлился в кустарник рядом с Корпусным шоссе (в том месте, где сейчас находится ГАИ). Сумев отстегнуть только

правую лямку парашюта, и прихрамывая на одну ногу, он стал отстреливаться от немцев, которые уже бежали к нему. В перестрелке ему удалось убить или ранить двух немцев, но солдаты, окружив, повалили его. Схватив раненного летчика, немцы понесли его в машину. Когда немцы несли летчика, они прошли буквально в десяти метрах от Леонида Николаевича, и он успел рассмотреть только то, что летчик был одет в технический комбинезон и шлем летчика был сдвинут на затылок. Впоследствии Леонид Николаевич рассказал, что в течение двух недель все мирное население Тосно жило расспросами о летчике. Его доставили в госпиталь в город Тосно (он находился на ул. Гоголя), в котором санитарками работали несколько тосненских девушек. Вот девушки и рассказывали о том, как ведет себя летчик. Он отказывался лечиться, сильно матерился и называл русских санитарок «немецкими овчарками», поэтому немцам приходилось постоянно менять у него русский персонал. Но перед самой смертью он успел рассказать одной о себе: что ему 24 года, он родом из Ленинграда, в городе у него жена и маленький ребенок. Приблизительно через две недели, после того как его сбили, летчик скончался, и местные жители уговорили начальство госпиталя разрешить похоронить его. Похоронили летчика на городском кладбище, 15–20 метров от дороги у канавы рядом с входом на кладбище. Еще Леонид Николаевич вспоминал, что после войны одна из его знакомых девушек якобы ездила в Ленинград, к родным летчика, которые жили на улице Марата. Но как фамилия умершего в немецком госпитале советского летчика в Тосно никто не знал.

Вот так выслушав рассказ очевидца событий, мы пришли к выводу, что в 1972 году тосненский краевед Иван Семенович Синашкин совершил неточность в пересказе данной истории. Очень многие факты не совпадали. Так, умерший в плену летчик был сбит осенью 1942 года, а не весной 1943, как Михаил Борисович Лобанов. Также у Михаила Борисовича не было детей, и жена была эвакуирована в Башкирию. На момент гибели Лобанову было 31 год, а не 24, как умершему в плену летчику.

Теперь в нашей работе появилось еще одно направление поиска — кто же погиб в сентябре 1942 года в немецком плену. Это теперь предстоит выяснить нам.

Но давайте вернемся в семидесятые годы. 9 мая 1973 года Александр Борисович Лобанов приехал в Тосно и посетил братскую могилу, которая находилась на перекрестке улиц Советская и Ленина. Теперь, казалось ему, он нашел могилу брата.

Легенда вторая.

В 1974 году в тосненской газете «Ленинское знамя» появляется еще ряд статей, под названием «По следам Героя» о Михаиле Борисовиче Лобанове. Автор статей Захар Соколинский пишет: «Прошло месяцев 8–9 после нашей встречи с Александром Борисовичем Лобановым. За это время я получил от него несколько писем, раза два–три мы разговаривали по телефону, а потом Лобанов надолго замолчал, пока на днях я не получил от него большой пакет с фотографиями и новыми материалами о брате. Оказалось, что все это время Александр Борисович был занят дальнейшими поисками всего, что касалось жизни на войне и гибели Михаила. Его горькие хлопоты принесли не только новые вести о героических делах летчика, но и неожиданный результат: выяснилось, что Лобанов в плен не попал и в Тосно не похоронен...». В одной из статей приводится поясняющее вышеприведенную фразу письмо: «...В Тосненской районной газете был помещен рассказ о нашем боевом товарище гвардии капитане Лобанове Михаиле Борисовиче. Вношу некоторые принципиальные коррективы в этот рассказ. Я имею в виду неправильно освещенные тосненским краеведом И.С. Синашкиным обстоятельства гибели Лобанова... В действительности, как явствует из официальных источников, гвардии капитан Лобанов упал вместе со сбитым им вражеским самолетом в 8 километрах севернее Тосно, в лесисто-болотистом районе Гертово (Улья-

новка). Тяжело раненного в самолете, здесь его подобрали наши партизаны, следившие за воздушным поединком Лобанова с фашистскими стервятниками. Когда партизаны предприняли меры к переброске Лобанова через линию фронта, они попали в немецкую засаду. Часть партизан погибла, и вместе с ними был убит и Михаил Лобанов. Уцелевшая горстка партизан доставила тело Лобанова в Ленинград, где его опознали. Мне, работавшему тогда в полевых авиаремонтных мастерских, было поручено захоронить его. Гвардии капитан Лобанов Михаил Борисович с воинскими почестями похоронен на организованном в дни войны летном кладбище в деревне Агалатово Всеволожского района Ленинградской области...».

Данное письмо было написано заместителем председателя совета ветеранов 15-го гвардейского штурмового авиаполка М.П. Гуза.

На первый взгляд безапелляционная истина приводится в письме ветерана: «Уцелевшая горстка партизан доставила тело Лобанова в Ленинград, где его опознали. Мне, работавшему тогда в полевых авиаремонтных мастерских, было поручено захоронить его..».

Но это только на первый взгляд безапелляционная. Давайте, сопоставим факты и будем логически размышлять.

Первое: в архивных документах 14-го гвардейского истребительного авиаполка, хранящихся в Центральном архиве Министерства обороны РФ, нет упоминания о том, что тело М.Б. Лобанова было доставлено партизанами

Летчики 14 гв. ИАП.
Первый справа —
Лобанов М.Б.



из-за линии фронта и захоронено на нашей территории. Также в личном деле, учетной карточке и картотеке безвозвратных потерь Лобанов Михаил Борисович значится до сих пор погибшем в воздушном бою в районе 8 км севернее Тосно.

Второе: Согласитесь, если бы такой случай произошел бы, и тело летчика было доставлено в Ленинград, то командование 14-го ГИАП было бы проинформировано об этом, и для опознания трупа летчика был бы вызван полковой врач и кто-то из штаба полка?

Третье: действительно 15-й гвардейский ШАП, продолжительное время базировался в населенном пункте Агалатово. Там и образовалось большое кладбище, где похоронены многие летчики вышеназванного штурмового полка. Также, в послевоенное время почти весь состав полка погибший в годы войны был увековечен на этом кладбище. Полк истребителей, 14-й гвардейский в котором служил М.Б. Лобанов, базировался на аэродроме Углово (что в принципе недалеко от Агалатово), и где также образовалось кладбище погибших летчиков, в последствие, перенесенное на Румболовскую высоту в город Всеволожск. Где логика, хоронить летчика 14-го ГИАП на кладбище другого полка, так как существует свое полковое кладбище, которое, находится рядом?

Четвертое: с большим трудом верить в присутствие партизан в районе Красно-го Бора и Ульяновки, так как эта территория к маю 1943 года была ближним тылом немецких войск.

Возможно, предположить, что М.П. Гуз мог перепутать в действительности произошедший случай с каким-нибудь другим летчиком, свидетелем которого он мог быть. А такие случаи действительно были. Например 7 сентября 1942 года при переходе линии фронта был застрелен нашим же дозором летчик 11-го гвардейского истребительного авиаполка гвардии старший лейтенант Иван Васильевич Юрьев. Он совершил вынужденную посадку на подбитом самолете за линией фронта, пробрался через боевые порядки немецких войск и нарвался на пулю своего же боевого охранения.

Также нельзя отвергать возможность того, что действительно партизанами или разведгруппой Красной Армии в ближнем тылу противника было обнаружено место падения самолета Як-1 Михаила Лобанова. При этом могли быть с места падения изъяты документы (или награды) погибшего и доставлены в Ленинград (и переданы в вышестоящий штаб по инстанции). Но тогда, опять же повторимся — в штабе 14-го авиаполка узнали бы о произошедшем.

Также в статье «По следам героя» говорится: «...Далее в письме М.П. Гуза ставится вопрос о том, что настала пора увековечить память летчика-истребителя М.Б. Лобанова — одного из героических защитников Ленинграда в годы блокады...», и поэтому становится ясно, почему только одно его имя из всего состава 14-го гвардейского истребительного авиаполка увековечено в Агалатово, а не на кладбище полка на «Румболовской высоте» во Всеволожске.

Общим выводом по истории появления вышеприведенных легенд, на наш взгляд стало следующее: яркая жизнь и геройская смерть Михаила Борисовича Лобанова и послужила той почвой, в которой зародились героические и мужественные легенды и мифы о нем...

Гвардии капитан Лобанов Михаил Борисович.

Каким же был летчик Михаил Лобанов? Лучше всего про это расскажут архивные документы:

Из наградного листа командира эскадрильи, гвардии капитана Лобанова Михаила Борисовича, награжденного 2 мая 1943 года орденом Отечественной войны 1 степени: «...В Отечественной войне с немецкими захватчиками участвует с июня 1941 года. С начала Великой Отечественной войны до февраля 1942 года т. Лобанов произвел 179 боевых вылетов. Провел 14 воздушных боев. Лично сбил один самолет противника и 1 самолет противника сбил в группе. С февраля месяца 1942 года, по настоящее время произвел 65 боевых вылетов на сопровождение и разведку, провел 10 воздушных боев с превосходящими силами противника, в которых лично сбил 1 самолет противника и в групповом воздушном бою 4 самолета. 19 марта 1943 года в воздушном бою в районе Новолисино сбил самолет противника ФВ-190. 30 марта 1943 года в воздушном бою в районе Синявино в паре сбил 1 самолет противника ФВ-190. 3 апреля 1943 года, будучи ведущим в составе пятерки в групповом воздушном бою в районе Синявино, сбил 3 самолета противника ФВ-190...».

В оперативной сводке штаба 14-го ГИАП на 9 мая 1943 года записано: «...В период с 9:42–10:30, группа из четырех самолетов Як-1 (ведущий Лобанов) вышли в район Тосно для встречи возвращающегося с разведки Пе-2. В районе Тосно вступили в воздушный бой с шестью ФВ-190 и шестью Ме-109, пытавшимися уничтожить наш самолет-разведчик. В результате боя, по докладам экипажей, сбито четыре ФВ-190: капитаном Лобановым, капитаном Дубовиком, капитаном Мочаловым и старшим лейтенантом Михайловским. Свои потери —

один Як-1, капитан Лобанов упал вместе со сбитым им самолетом ФВ-190 в 8 километрах севернее Тосно...».

Сопоставив архивные документы, можно сделать вывод, что на момент гибели Михаил Борисович Лобанов совершил более 200 боевых вылетов и сбил в воздушных боях 3 самолета противника лично и 9 в группе. С такими доводами переключается воспоминания однополчанина Михаила Борисовича, гвардии полковника запаса Александра Васильевича Сердюкова: «...К этому времени он был уже вполне сложившимся боевым летчиком, имеющим на своем боевом счету более 100 боевых вылетов. Кроме того, почти каждый вылет сопровождался встречей с противником, воздушным боем. Не могу точно вспомнить, но если мне память не изменяет, то у него на личном счету около 10 лично сбитых самолетов противника и несколько самолетов сбитых в группе...».

Каждый воздушный бой давался большой кровью. Часто, ой как часто, рядом гибли боевые товарищи. Так, 30 марта 1943 года в районе Синявино, где в воздушном бою, в паре Михаил Лобанов добился победы над немецким истребителем, гвардейцы потеряли заместителя командира эскадрильи, старшего лейтенанта Валентина Кулешова. А памятный бой 19 марта 1943 года закончился не только личной победой Михаила Борисовича Лобанова, но и обильно собрал кровавую жатву не только в 14-ом ГИАП, где не вернулись с боевого задания штурман полка гвардии капитан Михаил Филипповский и командир звена гвардии старший лейтенант Александр Севрюков, а также ушли в бессмертие летчики-истребители из 29-го гвардейского — гвардии младший лейтенант Николай Багнет, а в 27-ом гвардейском — гвардии младший лейтенант Владимир Земцов. В этом бою погибли и подопечные штурмовики, которых сопровождали истребители. Из состава 15-го гвардейского ШАП не вернулся с боевого задания экипаж самолета Ил-2 в составе летчика гвардии лейтенанта Павла Семенова и воздушного стрелка гвардии сержанта Анатолия Жарова, а в составе экипажа самолета Ил-2 из 943-го штурмового авиаполка погиб воздушный стрелок младший сержант Иван Мызников.

Продолжение легенд...

Легенды... Как много в них горькой правды. И, к сожалению, много в них вымысла. Произошедший случай, неоднократно пересказанный разными людьми, в большинстве своем даже не очевидцами, все больше и больше обрастает такими подробностями, которых не было наяву. И бывает уже с трудом можно представить, где в рассказах правда, а где идет уже выдумка

рассказчика. Но, не смотря на это, такие легенды это особый пласт нашей истории. Они рассказывают нам о мужестве и верности воинскому долгу, страшных испытаниях, которые легли на плечи военного поколения. В каждой такой легенде есть самое главное — это то, что такое действительно было. Зачастую, события, свершившиеся в одном месте, потом сопоставляются с событиями, случившимися в других местах. И каждый, кто был свидетелем или невольным слушателем таких историй совмещает их, как продолжения одной или началом другой.

Так случилось, с еще одной легендой опубликованной в газете «Ленинское знамя» 28 февраля 1960 года. Заметьте, что эта легенда была опубликована и озвучена гораздо раньше легенд связанных с Михаилом Лобановым. Так в статье М. Сквородникова «Кто он?», говорилось, что автор еще в 1948 году на тосненском погосте увидел могилу, на которой был установлен православный крест с надписью «Здесь покоится раб божий — летчик»: «Долго стоял над осевшим могильным холмиком и думал: чья жизнь оборвалась на этом месте, какая трагедия скрыта за этим крестом, для чьих детей, жены, родителей их отец, муж, сын всего лишь без вести пропавший...».

Автор статьи провел большую исследовательскую работу. Объездил многие населенные пункты Тосненского района Ленинградской области, опросил сотни людей, и как ему показалось, восстановил детали произошедшего.

«Это было в начале 1943 года. Во второй половине январского дня со стороны деревни Новинки к деревне Тухань летел советский У-2. Самолет шел почти на бреющем полете: прямое попадание вражеского снаряда разбило хвост машины. Воздушная струя срывала расщепленные фанерные пласти обшивки и, кружась в воздухе, они падали на землю. Зловещий след черного дыма лентой тянулся позади самолета. Летчик не оставлял гибнущую машину. Он вел самолет над дорогой, металл в гитлеровцев последние ручные гранаты и тянул самолет к линии фронта. Но искалеченная машина разваливалась. Вот она клюнула носом, потом выровнялась, снова клюнула и круто пошла к земле. Уже на высоте пятидесяти метров летчик выбросился и раскрыл парашют. Авиатор приземлился в каких-нибудь десятках метров от горевшего самолета. Отстегнув парашютные ляжки, он выхватил из кобуры ТТ и по глубокому снегу бросился в лес. Здесь с пистолетом в руке, он принял последний свой бой...» — так описывал этот случай автор статьи М. Сквородников. Далее, в статье он говорил, что во время скоротечного боя в лесу, немцам удалось ранить летчика

в шею, и он потерял сознание. Немецкие солдаты, погрузив раненного на волокуши, привезли его в деревню Тухань. Очнувшись, летчик попросил пить, а когда увидел и понял, что он попал в плен, отказался принимать воду и отвечать на вопросы немцев. Его занесли в дом и попытались допросить, но он молчал. Позвали доктора, который, обследовав и обработав рану, подтвердил, что ранение не повредило жизненно важных центров и гортани, и летчик может говорить.

Такие подробности автор мог узнать только со слов очевидцев данного события. И в своей статье он называет этого очевидца: «...В это время обер-лейтенант привел в дом русскую девушку Аню Ерофееву и заставил ее убирать помещение. Она прибирала комнату, краем глаза следила за происходящим, все слушала и запоминала...». Скорее всего, именно со слов Анастасии Ерофеевой, он и записал этот рассказ, так как в статье описывается и то, как выглядел летчик: «...Был он лет 30–35, выше среднего роста, темно-русый с округлым лицом...». Далее в статье говорится, что пленного летчика на следующий день отвезли в Тосно и разместили в госпитале...

А вот здесь, во второй части статьи, скорее всего уже смешивается вышепересказанная легенда с легендой, которую автор услышал в Тосно: «...Летчик лежал на кровати, не открывая глаз. За ним был организован тщательный уход. Когда же санитар подошел к нему и поднес кружку с какао, летчик открыл глаза и, с неведомо откуда взявшейся силой ударил кулаком по кружке. Кружка отлетела к стене и, отскочив, грохоча покатила по полу... В последующие время ни лекарств, ни еды, ни питья он не принимал, смотрел на врагов ненавидящим взглядом, рвал на себе повязки, бередил рану, слабел и через неделю ушел из жизни, унеся в могилу и свое имя и военную тайну...».

Посмотрите, как похожи легенды. История, рассказанная М.Сковородниковым в статье «Кто он?», история, напечатанная в «Смене» со слов И. Синашкина и рассказ очевидца, жителя города Тосно Леонида Николаевича Кондакова. Понятно, что речь идет об одном и том же человеке. Все сходится: немецкий госпиталь, куда доставляют раненного летчика, его поведение в плену. Разница, лишь в том, как описаны события связанные с тем, как попал этот летчик в плен. Дело, в том, что во всех легендах, когда разговор идет об обстоятельствах пленения пилота, речь идет о разных людях.

Леонид Кондаков говорит о летчике, которого сбили над Тосно осенью 1942 года, а Анастасия Ерофеева о летчике попавшим в плен в январе 1943 года.

Кто же, эти пилоты? Война скрыла от нас их имена. Для их родных и близких, они остались пропавшими без вести. О них, не смогли рассказать друзья-однополчане. Их имена неизвестны для тех, кто был свидетелями их подвига, и кто вырос на их примерах, затаив дыхание слушая рассказы очевидцев. Но наверное, настало время наконец-то, сделать хотя бы то, что мы с Вами можем сейчас. Местным жителям — вспомнить рассказы своих предков, и поделиться с поисковиками теми фактами, которые запомнились в этих рассказах. Поисковикам — сопоставить известные архивные данные с Вашими рассказами и, наконец, — назвать их имена. Вписать золотыми буквами в историю Тосненского района Ленинградской области фамилии тех, кто отдал свои жизни за нас с Вами.

Может быть тем летчиком, которого сбили над Тосно, осенью 1942 года был сержант Василий Филиппович Спарогосин, пилот 739-го истребительного авиаполка, который не вернулся с боевого задания при сопровождении самолетов Пе-2 в район Тосно, и сбитый именно над Тосно 10 сентября 1942 года? А может быть, это летчики-штурмовики? Старшина Иосиф Максимович Кременной, пилот 448-го штурмового авиаполка, сбитый зенитной артиллерией противника 14 октября 1942 года или гвардии сержант Владимир Федорович Сухареv, летчик 15-го гвардейского штурмового авиаполка, погибший при выполнении боевого задания 22 октября 1942 года?

А возможно, что над Туханью, свой последний бой принял летчик 691-го ночного бомбардировочного авиаполка, старшина Илья Филиппович Савкин. Его У-2 не вернулся с боевого задания 21 января 1943 года при поддержке наступления войск 54-й армии Волховского фронта?

Ведь удалось, прояснить судьбу его однополчан с помощью читателей газеты «Ленинское знамя» в 1987 году. Экипаж самолета У-2 в составе, летчика старшего сержанта Евгения Шушпанова и стрелка-бомбардира Николая Сень не вернулся с боевого задания из района деревни Смердыня 13 февраля 1942 года. И вот, спустя десятилетия, старожилы деревни рассказали о том, что их подбитый самолет совершил вынужденную посадку в районе их деревни и авиаторы попали в плен. Они молчали при допросах, и были расстреляны, на глазах у всей деревни Смердыня.

А может быть в деревню Тухань, был привезен попавший в плен без сознания, заместитель командира авиаэскадрильи 230 штурмового авиаполка лейтенант Федор Климентьевич Клишевич? Его одноместный Ил-2 был подбит при штурмовке дороги Рамцы – Грустыня 17 февраля 1943 года, а обломки

его самолета обнаружили только весной 2004 года, во время поисковой экспедиции Всероссийской «Вахты Памяти». Благодаря этому и удалось установить, что Федор Клишевич не пропал без вести и не погиб, как было записано в документах Центрального архива Министерства обороны, а остался жив. Прошел, все муки немецких лагерей и в 1945 году вернулся домой в свой город Омск. Ведь от деревень Рамцы – Грустыня не так и далеко до Тухани? А местные жители, рассказавшие «туханскую» легенду могли и не разобрать марку самолета, с которого привезли пленного летчика. Да и характер выполнения боевого задания по уничтожению живой силы и техники противника методом штурмовки дороги, более подходит к боевому применению самолетов-штурмовиков Ил-2.

До сих пор считаются пропавшими без вести три летчика 801-го штурмового авиаполка, вылетевшие 13 января 1943 года в рай-

он железнодорожной станции Любань. Тогда не вернулись с боевого задания младший лейтенант Владимир Есаков, младший лейтенант Виктор Иванюхин и капитан Иван Гришин. Все они вылетели на одноместных штурмовиках Ил-2.

Поэтому, уважаемые жители Тосненского района, прочитав эту статью, постарайтесь вспомнить рассказы Ваших дедушек и бабушек о тех грозных годах Великой войны! Может быть и в Вашей памяти сохранились воспоминания о героических страницах нашей истории. Пишите в редакцию для продолжения поиска имен пропавших без вести солдат и офицеров, отдавших свои жизни за нас с вами.

Общественный фонд поисковых отрядов
Ленинградской области.
Илья Прокофьев.

Лобковский Александр Иванович

Место падения самолета Ил-2 в районе 10 м от Макарьевской канавки и 30-40 м от монастыря на Макарьевской Пустыни Тосненского района Ленинградской области обнаружено поисковиками в 2004 году. 21 августа 2005 года поисковым отрядом «Иван Сусанин» (г. Колпино, руководитель Константин Юрьевич Москвин) проведено обследование и частичное вскрытие воронки на месте падения самолета. Разлет обломков самолета был в направлении монастыря. В воронке находились чашки винта с обломками редуктора. При проведении обследования было установлено, что зимой 2004 года место падения самолета подвергалось разграблению.

28 августа 2005 года поисковыми отрядами «Иван Сусанин» и «Рубин» (г. Санкт-Петербург, руководитель Николай Анатольевич Михайлов) были проведены дополнительные работы на месте падения самолета. На обломке редуктора была обнаружена бирка с номером мотора (сильно коррозированная): АМ-38 № ш 292316. Также на двух кусках брони были обнаружены частично сохранившие номера нанесенные краской. На одном из обломков нарисован черной краской номер: ...30., на лочке белой краской: 10(0)... Рядом с местом падения, на миноискатель, была обнаружена гильза от крупнокалиберного пулемета БС 1942 года выпуска. На валу редуктора найден номер: 5501. Останков экипажа не обнаружено. На миноискатель был найден один из замков пристяжной системы.

По информации, хранившейся в Общественном фонде поисковых отрядов Ленинградской области было известно, что где-то в этом районе (точное место не было известно) в 1970-е годы были найдены обломки самолета Ил-2 и останки пилота 704-го штурмового авиаполка 232 ШАД младшего лейтенанта Лобковского Александра Ивановича, 1919 г.р., который по документам Центрального архива министерства обороны значился как не вернувшимся с боевого задания 15 февраля 1943 года. Также было известно, что в 1970-е годы останки погибшего были захоронены в городе Любань, на мемориале «Березовая аллея».

В декабре 2007 года благодаря архивно-исследовательской работе проведенной Сергеем Сердюком (г. Москва) в Центральном архиве Министерства обороны были найдены приказы о постановки на учет и снятия с учета как погибших, следующих самолетов:

Приказ по 232 Штурмовой Авиационной Дивизии № 031, 27 февраля 1943 г.

1. Самолеты ИЛ-2 704 ШАП №№ 902, 1181, 5370, 5492 с моторами АМ-38 №№ 2316, 4583289, 295404, 24126, как потерянные пол-

Летчик 704-го штурмового авиаполка 232-й штурмовой авиадивизии 14-й Воздушной армии Волховского фронта младший лейтенант **ЛОБКОВСКИЙ Александр Иванович, 1919 г.р., уроженец: РСФСР, Горьковская область, город Павлов, ул. Молотова, д. 23 б, мать Агрипина Алексеевна. Мобилизован Павловским РВК.**

Не вернулся с боевого задания 15 февраля 1943 года, на одноместном варианте самолета Ил-2 (заводской номер 30902 (по другим данным 30901) с мотором АМ-38ш № 292316. Сбит зенитной артиллерией противника, упал на северной окраине деревни Макарьевская Пустынь Тосненского района Ленинградской области.

ком при боевой работе из состава полка исключить и списать по книгам учета самолетов и моторов. Основание: Приказ по 704 ШАП № 013 от 26.02.43 г.

2. Самолеты ИЛ-2 801 ШАП №№ 1126, 1250, 1472 с моторами АМ-38 №№ 2335, 3292, 5398, как потерянные при боевой работе из состава полка исключить и списать по книгам учета самолетов и моторов. Основание: Приказ по 801 ШАП № 021 от 24.02.43 г.

3. Самолет ИЛ-2 № 5400 с мотором АМ-38 № 295458, полученный с завода, зачислить в боевой состав полка и записать по книгам учета самолетов и моторов. Основание: Приказ по 704 ШАП № 013 от 26.02.43 г.

Тем самым версия о нахождении останков младшего лейтенанта Лобковского в 1970-е годы подтвердилась, так как в 2005 году при обследовании места падения и обломков самолета останков пилота не обнаружено.



Бирка на редукторе с номером мотора: АМ-38 № ш 292316.



Работа на месте падения самолета.

Максимов Николай Николаевич

Командир звена 2 АЭ 5-го истребительного авиаполка 61-й истребительной авиабригады ВВС Краснознаменного Балтийского Флота (ВВС КБФ) лейтенант МАКСИМОВ Николай Николаевич, 1915 г.р., уроженец: РСФСР, Калининская область, Завидовский район, село Вахонино. Кадровый, в РККА с 20 августа 1935 года.

Погиб в воздушном бою 16 июля 1941 года (в списках полка: 17 июля 1941 года) на самолете МиГ-3 (заводской номер 2921) с мотором АМ-35а № 9 ЕА 04373. Сбит в районе озера Самро Волосовского района Ленинградской области.

Место падения самолета МиГ-3 в районе 3 км от поселка Большой Сабск Волосовского района Ленинградской области обнаружено лесниками (Вячеслав Розов) в октябре 2006 года. 19 ноября 2006 года на месте падения провели предварительное обследование отряды «Форпост» (г. Кингисепп, руководитель Виктор Викторович Костюкович) и «Авангард» (п. Большой Сабск, руководитель Лариса Александровна Фетисова). На месте падения обнаружены обломки самолета: стойки шасси, много обломков дюралюминия, часть центроплана, коленчатый вал. На центроплане в двух местах обнаружен номер самолета: 2921 и на одном из электроприборов обнаружен продублированный номер мотора: 4373.

По данным Центрального военно-морского архива: самолет МиГ-3 № 2921 с мотором АМ-35а № 4373 сбит в районе озера Самро 16 июля 1941 года, летчик — командир звена 5 ИАП ВВС КБФ лейтенант Максимов Нико-

лай Николаевич, 1915 г.р. Уроженец: Калининская область, Завидовский район, село Вахонино. Жена Гусева Анна Афанасьевна 1918 г.р., проживала в деревне Сурушино. Лейтенант Максимов по картотеке безвозвратных потерь значится: «не вернулся с боевого задания, погиб в воздушном бою 17 июля 1941 года в районе озера Самро». В РККА с 20 августа 1935 года. Окончил ВМАУ в 1937 году. С 6 ноября 1937 года авиачастях КБФ: пилот, лейтенант (с 1938). С 1939 года младший летчик 1 АЭ 5 ИАП. Участник советско-финской войны. С 31 января 1940 года командир звена 2 АЭ 5 ИАП. Награжден орденом Красного Знамени (21 апреля 1940 года).

В боевом донесении 61 авиабригады ВВС КБФ записано: «...Наши потери 7 самолетов. Погиб летчик 5 ИАП Н. Максимов...».

На поршне номер мотора АМ-35а: 9 ЕА 04373.

На обломках центроплана номер самолета: 2921.

К самолету.



2 декабря 2006 года силами отрядов «Авангард», «Форпост», «Рубин», «Высота» проведены работы на месте падения самолета. Была полностью обследована воронка, среди обломков самолета и мотора были обнаружены: патроны от авиавооружения самолета ШКАС и БС, один поршень с гильзой на котором продублирован номер мотора: АМ-35а № 9 ЕА 04373. В воронке был обнаружен каблук от обуви летчика. Останков летчика не обнаружено. Скорее всего, тело летчика при падении было выброшено из кабины. Требовалось дополнительное обследование места падения самолета на предмет поиска останков пилота в радиусе 10–15 метров вокруг воронки.

Для справки: Данные Архивного отдела ЦВМА (г. Москва) — В приложении к отчету о боевой деятельности 5 ИАП с 10 по 19 июля 1941 года, значится: командир звена, лейтенант Максимов Николай Николаевич, самолет И-200, 17 июля 1941 года в 13:45 не вернулся с боевого задания, имел воздушный бой с Ме-109 в районе озера Самро. Основание: фонд 122, дело 27908, лист 37. В журнале бо-



евых действий 5 ИАП ВВС КБФ имеется запись от 16 июля 1941 года: 18:29 2-я АЭ, шесть МиГ-3 вылетели на сопровождение. Котов. Хотев. Малявкин. 19:25 2-я АЭ, пять самолетов МиГ-3 произвели посадку. Однако МиГ-3 Максимова не возвратился с сопровождения. Основание: фонд 122, дело 6382, листы 20,20об.

24 марта 2007 года место падения дополнительно обследовано поисковым отрядом «Рубин» (г. Санкт-Петербург, руководитель Николай Анатольевич Михайлов). За неделю до этого, место падения также было дополнительно обследовано поисковым отрядом «Авангард». Оба обследования были направлены на поиск останков пилота в районе воронки. Так как, по гипотезе, тело летчика, скорее всего, было выброшено из самолета и находилось рядом с обломками. К сожалению, останков погибшего обнаружено не было, но было установлено, что лет 20–25 назад место падения уже кем-то было обследовано, так как было установлено место старого отвала. Еще по одной



гипотезе, можно было предположить, что труп летчика был похоронен еще в годы Великой Отечественной войны, так как самолет упал на участок обороны 3-го стрелкового полка 2 дивизии народного ополчения ЛАНО, по другим сведениям Ленинградского пехотного училища имени С.М. Кирова. Стрелковые ячейки были обнаружены в 70-80 метрах от места падения, и поэтому, возможно обнаруженный красноармейцами труп летчика был похоронен на ближайшем полковом (дивизионном) кладбище (пункте погребения) или в ближайшем населенном пункте (д. Редкино). По возможности, требовалось отработать архивные документы 3 СП 2 ДНО (или ЛПУ им. Кирова), оперативные сводки и другие документы.

Для сведения — http://centralsector.narod.ru/no_c.htm:

«...Выгрузившись из эшелона, второй полк 2-й ДНО, которым командовал В.С. Лифанов, совершил марш-бросок к Юркам и после боев у деревни Забелье совместно с некоторыми подразделениями третьего полка освободил этот населенный пункт.

Батальоны третьего полка (командир — майор П.Н. Бедрицкий) 2-й ДНО вступили в деревни Малые Пелешы и Пустошку, вышли на правый берег реки Луги у впадения в нее реки Вруды и установили контакт с курсантами Пехотного училища имени С.М. Кирова, которые оборонялись в районе Большого Сабска...».

В мае 2007 года поисковым отрядом «Авангард» проведено дополнительное обследование места падения самолета. Обнаружены щечка от пистолета «Наган».

26 июля 2007 года поисковым отрядом «Авангард» (пос. Большой Сабск) под руководством Ларисы Александровны Фетисовой рядом с воронкой обнаружены останки летчика.

12 апреля 2008 года останки лейтенанта Максимова Н.Н., торжественно захоронены на воинском мемориале в поселке Большой Сабск Волосовского района Ленинградской области.



**Церемония захоронения в п. Большой Сабск.
12 апреля 2008 года.**



Максимов Гурий Николаевич Чупров Кузьма Алексеевич



Максимов Г.Н.

Летчик 872-го штурмового авиаполка 281-й штурмовой авиадивизии 14 Воздушной армии сержант (посмертно присвоено звание младший лейтенант) **МАКСИМОВ Гурий Николаевич**, 1919 г.р., уроженец: РСФСР, Ивановская область, г. Владимир, ул. Железнодорожная, д. 9. Сестра Галина Николаевна. Мобилизован Владимирским РВК.

Воздушный стрелок 872-го штурмового авиаполка 281-й штурмовой авиадивизии 14 Воздушной армии, красноармеец (посмертно присвоено звание сержант) **ЧУПРОВ Кузьма Алексеевич**, 1925 г.р., уроженец: Алтайский край, Быстро-Истокский район, с. Верхне-Тула. Мать Анастасия Яковлевна, проживала: РСФСР, Новосибирская область, Новосибирский район, с. Верхне-Тула. Мобилизован Быстро-Истокским РВК.

Экипаж самолета Ил-2 (заводской номер 302218 (1822) с мотором АМ-38 № 4584901) не вернулся с боевого задания 27 июля 1943 года.



Чупров К.А.

Место падения самолета Ил-2 в районе болота Ереминское, в треугольнике деревень Белоголово – Березовка – Белово, на границе Кировского и Тосненского районов Ленинградской области было указано охотниками поисковому отряду «Ягуар» (пос. Нурма Тосненского района Ленинградской области, руководитель Петр Петрович Мосейчук) в июле 2007 года. 11 августа 2007 года место обследовано представителями общественного фонда поисковых отрядов Ленинградской области. На месте падения обнаружены части хвостового оперения и части крыльев. На стыковочных окончаниях стабилизаторов обнаружены номера 2380 и 2252 (номера дважды повторяются). На месте падения обнаружены гильзы от авиапулемета ШКАС. Место падения разграблению не подвергалось.

В период с 28 по 30 августа 2007 года совместной работой отрядов «МГИВ» (г.Новосибирск, под руководством Натальи Изотовны Некрасовой), «Рубин» (г.Санкт-Петербург, руководитель Николай Анатольевич Михайлов) и местных жителей поселка Малукса (Валентин Иванович Лемешев) проведена поисковая экспедиция по подъему обломков самолета. В первый день работы при очистке воронки ото мха

обнаружены два фрагмента от человеческого черепа. Обнаружены патроны ШКАС 1938, 1939, 1940 годов выпуска, патроны ШВАК 1942 года выпуска, две направляющие для РС-82. Скорее всего, самолет еще и взорвался при падении на своих бомбах, так как были обнаружены осколки от 100 кг бомб. Обнаружен пулемет ШКАС № ШИ 247. На одном из обломков брони обнаружены нанесенные белой краской цифры: 39. Найден оторванный пристяжной ремень летчика.

На второй день экспедиции были обнаружены: костные и органические останки экипажа, остатки двух унт одного из членов экипажа самолета, а в них — оторванные взрывом фрагменты ног, поврежденная медаль «За оборону Ленинграда», часть оторванных строп от парашюта, пристяжные ремни из кабины пилота (найденные останки и личные вещи, скорее всего, принадлежат летчику самолета), сильно искореженный от взрыва пулемет УБ 1943 года выпуска, и обломки деформированной кабины стрелка. На броне обнаружен номер, нанесенный желтой краской 18/22.

На третий день, на глубине трех метров на полу кабины стрелка, обнаружено тело воздушного стрелка и его парашют. При подготовке к подъему тела были обнаружены две ракетницы. Также из воронки были извлечены еще один пулемет ШКАС и пушка ШВАК. Тело воздушного стрелка с помощью лебедки было извлечено из кабины самолета. Стрелок был одет в светло-коричневый комбинезон, под ним суконная гимнастерка со стоячим воротником, был обут в яловые сапоги. На гимнастерке погоны рядового. Среди личных вещей воздушного стрелка были обнаружены: пилотка, разбитый наборный мундштук, два коробка спичек, газета «Ленинградская Правда» за 23 июля 1943 года, моток ниток, обломанный напильник, два блокнота (записей не обнаружено), курсантская книжка без лицевого листа, два письма, 6 фотографий, в портмоне справка об окончании Бердского техникума механизации и предписание выданное красноармейцу Чупрову К.А., для прохождения дальнейшей службы в 281 ШАД.

По данным ЦАМО: 27 июля 1943 года самолет Ил-2 из состава 872-го штурмового авиаполка 281 ШАД не вернулся с боевого задания в составе экипажа: летчик сержант Максимов Гурий Николаевич, воздушный стрелок рядовой Чупров Кузьма Алексеевич.

14–16 сентября 2007 года поисковыми отрядами «Высота» (г. Санкт-Петербург, руководитель Виктор Дудин), «Рубин» (г. Санкт-Петербург, руководитель Николай Михайлов), «Форпост» (г. Кингисепп, руководитель Виктор Костюкович) проведены дополнительные работы на месте падения самолета. В результа-

те проведенной работы полностью подтверждена версия о том, что обнаруженные почти на поверхности останки принадлежат летчику самолета — сержанту Максиму Г.Н. Самолет сильно горел и упал с рабочим мотором, при падении детонировали оставшиеся на борту 100 кг бомбы (обнаружены их осколки). Скорее всего, экипаж был убит в воздухе, тело стрелка-радиста, скорее всего, сохранилось из-за того, что, убитый лежал на полу кабины, и поэтому при взрыве и падении самолета тело было зажато среди броневых листов кабины и защиты бензобака. Тело летчика, при падении и взрыве разорвало на части. С глубины более 5 метров был извлечен мотор самолета АМ-38, заводской номер: 4584901.



Дублированный заводской номер самолета на броне: 18/22.

8 ноября 2007 года в селе Верх-Тула Новосибирского района Новосибирской области состоялась торжественно-траурная церемония захоронения останков Кузьмы Алексеевича Чупрова на гражданском кладбище, рядом с могилой матери.

12 мая 2008 года в городе Владимир, на новом городском кладбище д.Высоково состоялась торжественно-траурная церемония захоронения останков Гурия Николаевича Максимова, рядом с могилами сестры и брата.

Место падения самолета.



История двух экипажей: поиски, открытия, факты

Это необычная история. Ее повествование изложено по хронологии современных событий. Эти события чередуются документами и материалами, которые рассказывают о страшной войне, которую перенес наш народ, открывают новые до сих пор не известные страницы нашей истории. Необычность этой истории еще и в том, как могут события в жизни людей, поступки ими совершенные, претерпеть изменения, не только спустя годы, но даже тогда, когда об этом поступке знали и говорили многие современники.

Подвиг наших солдат, совершенный в годы Великой Отечественной войны будет всегда оставаться подвигом. Каждый день, проведенный на фронте, был подвигом. Каждая атака с винтовкой наперевес заслуживает уважения и памяти. Попробуйте представить себе, что значит подняться над землей и идти в атаку на ливень свинца, летящего прямо в лицо. Представьте горящий танк, а в этой железной оболочке, которая раскаляется до бела — себя! Представьте свои руки, сжимающие штурвал и сектор газа самолета, у которого уже горит мотор, а в наушниках шлемофона сквозь треск статических разрядов ты слышишь: — Ты горюшь, горюшь! Прыгай! — Но не можешь ответить из-за отсутствия передатчика на борту самолета. И под Вами — территория, занятая ненавистным противником.

Причиной написания этой истории послужили обнаружение места падения самолета Ил-2 и гибель двух экипажей 872-го штурмового авиаполка 281-й штурмовой авиадивизии 14-й Воздушной армии Волховского фронта.

Но начнем по порядку, именно так, как разворачивались события в настоящем времени в августе–сентябре 2007 года и далее.

В середине августа 2007 года один из местных охотников вывел бойцов нурминского поискового отряда «Ягуар» в район болота Ереминское, что располагается на границе двух районов Ленинградской области — Тосненского и Кировского. Места глухие, в этих болотах мало ягод и грибов, поэтому местные жители обходят болота стороной, да охотники, добывая дичь, в основном передвигаются вдоль канав, которые были прокопаны еще в 50–60 годы для мелиорации, данной территории. Поэтому место падения самолета и его обломки на поверхности болота долгое время оставались никем не обнаруженными.

Прибыв на место, поисковики определили, что перед ними находятся обломки советского самолета-штурмовика Ил-2. На поверхности болота были разбросаны остатки хвостового

оперения и крыльев самолета. Из полностью затянутой мхом воронки торчала часть левой плоскости. Из всего увиденного был сделан вывод, что место падения не подвергалось какому-нибудь вмешательству, проще говоря, разграблению на цветной металл. Поисковикам постоянно приходится сталкиваться с тем, что в послевоенные годы многие местные жители добывали себе дополнительный заработок, собирая в металлолом обломки самолетов. Но на этом месте перед глазами поисковиков предстала картина трагедии шестидесятилетней давности. Обломки самолета находились именно в тех местах, куда их отбросила сила взрыва при падении самолета. Казалось, что на это место, действительно, более шестидесяти лет не ступала нога человека.

При первом обследовании места падения и обломков самолета установить приблизительную дату его гибели не представлялось возможным, так как не удалось найти каких-либо существенных косвенных улик. Косвенными уликами, которые помогают направить исследователей на правильный путь к цели установления судьбы погибшего самолета и его экипажа являются различные агрегаты и конструкции самолета, его бортового вооружения, на которых наносилась дата их изготовления. Так, если удастся обнаружить патроны или



снаряды к авиационному вооружению с датой выпуска 1943 года, становится понятно, что данный самолет не мог погибнуть в 1941 или 1942 годах. Тем самым сокращаются временные рамки, в которые мог погибнуть найденный самолет. Зная место падения самолета, его географическое местоположение, мы можем привязать это место к населенным пунктам, расположенным в округе, тем самым проверить именно те самолеты, которые указаны в боевых донесениях погибшими в районе этих населенных пунктов. К сожалению, первое обследование места падения таких кос-

венных данных дало мало. Нам стал известен тип самолета — штурмовик Ил-2, и место его гибели — болото Ереминское, расположенное в треугольнике населенных пунктов Шапки – Малукса – урочище Белово. Однако, в связи с тем, что в районе этих населенных пунктов значились погибшими в период с 1941 по 1944 год большое количество самолетов Ил-2, мы даже приблизительно не могли сказать, какой части мог принадлежать самолет.

Ежегодно к нам в Ленинградскую область приезжают поисковики из Новосибирска — отряд «Мужество, Героизм и Воля» воспитанники Сибирского кадетского корпуса под руководством Натальи Изотовны Некрасовой. Уже на протяжении более 10 лет новосибирцы совместно с поисковиками Ленинградской области принимают участие в экспедициях по поиску и подъему обломков советских самолетов. Мы и в этот раз пригласили наших друзей провести совместную экспедицию, рассказав Наталье Изотовне и ее ребятам о находке нурминских поисковиков на Еременском болоте. Сибиряки согласились нам помочь. И вот 28 августа сводная экспедиция в составе новосибирского «МГИВа» и питерского «Рубина» отправилась к месту падения самолета. В течение нескольких часов пришлось пропиливать старую дорогу, заваленную свалившимися деревьями, для того, чтобы по ней смог пробиться единственный у нас в то время «уазик», заполненный шанцевым инструментом, оборудованием, питьевой водой и продуктами. Остальные участники экспедиции проделали путь в несколько километров пешком, постоянно вытаскивая и подталкивая «УАЗ», застревающий в болотистых местах. Выйдя на место падения самолета, и оперативно развернув небольшой лагерь, ребята приступили к работе. Сначала убрали мох, которым заросла вся поверхность большой воронки на болоте. На это ушло несколько часов трудоемкой работы. Постоянно среди мха и корней попадались различные мелкие обломки самолета, его хвостового оперения. После очистки воронки ото мха, стали откачивать воду. Работала небольшая переносная помпа, однако всплывающий торф приходилось постоянно откачивать ведрами. Для этого большинство поисковиков разделились на две цепочки, и стали передавать ведра, наполненные водой и торфом. Глубина болота оказалась не более полутора метров, поэтому, дойдя до дна болота, ребята взяли за лопаты. Через некоторое время глина, смешанная с песком и водой стала превращаться в супесь, и в воронке образовался пльвун. Добиться полного отсутствия воды в воронке не представлялось возможным, вода постоянно прибывала из болота, шел нудный морозящий дождь. Но, несмотря на эти трудности, в первый день работы

было сделано много. Была полностью очищена вся площадь воронки от мха и корней, удалось углубиться больше чем на два метра в одной из частей воронки. И самое главное — при разборе вытаскиваемой из воронки глины были обнаружены два фрагмента человеческого черепа, что говорило о том, что экипаж самолета погиб вместе с самолетом.

Среди обломков самолета стали попадаться гильзы от авиационной пушки ШВАК калибром 20 мм, датированные 1942 годом, а это, как говорилось выше, давало возможность сузить временные рамки по определению даты гибели самолета. Становилось ясно, что данный самолет уже не будет числиться в потерях 1941 года.

В первый день была сделана еще одна интересная находка: промывая обломки бронелистов самолета от глины и торфа, на одном из них мы обнаружили нанесенный белой краской номер 39. Тем самым у нас появлялась возможность установить судьбу экипажа погибшего самолета, потому что именно таким образом, еще на заводе, где изготавливались самолеты, рабочие нумеровали съемные части бронезащиты мотора и кабины самолета, такой же способ передавался техникам в полках, когда они проводили ремонтные работы. В основном таким способом наносились заводские и сборочные номера самолетов. Но обнаруженные цифры вызвали также и небольшое недоумение, так как в нашей практике поиска и подъема обломков самолетов Ил-2 в основном встречались нанесенные четырехзначные цифры, а не двухзначные. Но все же, можно было предположить, что эти две цифры 39 были последними в нумерации заводского номера самолета, и поэтому мы стали внимательно изучать списки погибших самолетов в этом

Начало работ на месте падения самолета.



**Работа в воронке
требует постоянной
откачки воды.**



районе, которые на окончании своего номера могли иметь цифры 39.

Изучая собранную на основе архивных данных информацию по погибшим самолетам Ил-2, мы обнаружили два самолета, которые имели на окончании своего заводского номера цифры 39:

– самолет Ил-2 № 1879439 из 57-го штурмового авиаполка ВВС КБФ, в составе экипажа: летчика сержанта Валерия Ярошевского и воздушного стрелка младшего сержанта Василия Михайлова, который 17 февраля 1943 года после атаки артиллерийских батарей противника в районе севернее поселка Никольское пропал из виду. Исчезновение самолета остальные экипажи не наблюдали. В акте расследований летных происшествий в частях ВВС КБФ о судьбе этого экипажа записано, следующее: «предположительно, сбит зенитной артиллерией противника в районе цели»;

– самолет Ил-2 № 1874839 из 7-го гвардейского штурмового авиаполка ВВС КБФ (бывший 57 штурмовой авиаполк ВВС КБФ), в составе экипажа: командира звена гвардии сержанта Юрия Ботвинникова и воздушного стрелка гвардии старшины Евгения Котельникова, который 8 апреля 1943 года во время нанесения бомбоштурмового удара по дороге Форносово – разъезд Стекольный был сбит зенитной артиллерией противника на пикировании, и упал на территории противника южнее Красный Бор.

Но вышеуказанные экипажи значились погибшими на довольно большом расстоянии от места нахождения обломков самолета, хотя и были указаны погибшими в Тосненском районе Ленинградской области. Можно было пред-

положить, что первый экипаж Ярошевского–Михайлова, возможно, подбитый или атакованный истребителями противника, мог дотянуть до района Шапки – Малукса и упасть в этом районе. Однако, принадлежность найденного самолета к этим экипажам была сомнительна.

Опять же, обнаруженный нами номер мог быть и сборочным, точнее технологическим номером сборки самолета на заводе, и поэтому мог быть не отраженным в архивных документах.

Второй день работы, несмотря на то, что в основном пришлось углубляться по всему диаметру воронки и часами выкачивать помпой поступающую воду, а ведрами вычерпывать пльвун из песка и глины, дал дополнительную информацию. Так, первой находкой в этот день стало нахождение сильно деформированных и разбитых частей крупнокалиберного пулемета УБТ калибра 12,7 мм. Данная находка позволила точно определить, что обломки обнаруженного самолета относятся к модификации двухместного штурмовика Ил-2.

Кроме этого, расширяя диаметр воронки, ребята обнаружили оторванную от планки, сильно помятую медаль «За оборону Ленинграда». Данная находка сильно озадачила, так как эта медаль была утверждена только в декабре 1942 года, а в войсках стала появляться не ранее мая 1943 года. Значит, к обнаруженному нами самолету экипажи морской авиации не имели никакого отношения.



**На ладони поисковика
обнаруженная в
воронке медаль «За
оборону Ленинграда».**



Очищая края воронки, ребята обнаружили остатки двух унт одного из членов экипажа самолета, а в них — оторванные от страшного взрыва фрагменты ног. На протяжении всего рабочего дня в одном из краев воронки постоянно попадались сильно разбитые человеческие останки — таза, ног и рук. Из-под мха извлекли обрывки летного шлема с одним наушником, а в нем фрагменты черепа... Среди искореженного алюминия попадались оборванные стропы и лоскуты парашютного шелка. Это говорило о том, что при падении

самолет взорвался. Найденные в обломках осколки и взрыватели от 100-килограммовых авиационных бомб, говорили о том, что при падении детонировали бомбы, находящиеся на борту самолета.

Третий день был решающим. Утро началось со встречи на железнодорожной платформе в Малуксе поисковиков из Новосибирска. В этот день, по словам Натальи Изотовны Некрасовой, она подобрала и направила для работы весь старший состав экспедиции «МГИВ». Преодолев заболоченные места на старой дороге, «уазик» Валентина Лемешева, местного жителя поселка Малукса, который на протяжении всех дней помогал нам, доставил все необходимое оборудование и имущество в Еременскому болоту. Привычно переставляя ноги по уже разбитой тропинке на болоте, мы выдвигались к месту падения самолета.

Вот так, бывало, в пути в несколько километров к местам падения погибших самолетов, в сознании пронесаются десятки, а то и сотни разных историй, с которыми была связана наша поисковая жизнь. Всплывают в памяти истории, почерпнутые из боевых документов, хранящихся в архивах, истории, рожденные еще тогда в страшные военные годы. За каждой такой историей — настоящие факты, факты из жизни тех людей, кто творил нашу с Вами Победу. Порой эти истории кровоточат незаживающими ранами в нашей памяти. За каждым фактом скрывается лицо конкретного человека, такого же, как мы с Вами. У каждого из них была своя судьба, свои жизни, любовь, семья, родители, любимые люди — всё осталось там, далеко, за той непонятной чертой, которая называется «до...». А здесь, где сейчас находились они, — война, тяжёлая военная действительность. Кровь и пот. В сознании постоянно всплывающие воспоминания о горящих факелах сбитых самолетов твоих друзей. Пулеметные трассы у корпуса твоего самолета, цветные разрывы зенитных снарядов. Страшные раны на телах разбиившихся экипажей. Щемящие фразы в официальных извещениях, написанных рукой полкового писаря семьям товарищей — «не вернулся с боевого задания»...

Пройдя эти болотные километры с такими мыслями, еще острее ощущаешь необходимость нашей поисковой работы — вернуть имена тех, кто отдал свои жизни в боях. Даже их смерть, порой никому неведомая, оставляет в сердцах живущего сегодня поколения величие совершенного ими подвига.

Монотонно тарыхтит включенная мотопоппа. Привычные цепочки людей в камуфляже передают из рук в руки наполненные торфяной жижей ведра. У костра сноровисто распоряжаются женщины-медики экспедиции, они же,

по совместительству, — повара. Мы осторожно протираем мхом извлеченные из воронки обломки брони самолета. Осторожно, чтобы не стереть краску, которой было покрыта сталь в далеком военном году. И вот удача, на одном из бронелистов четко просматривается нанесенный желтой краской номер: 18/22. Вот это точно — номер самолета! Теперь есть полная гарантия того, что, вернувшись из экспедиции, мы сможем установить экипаж самолета, даже если при погибших не будет документов. К сожалению, в распечатке по погибшим Ил-2, сделанной нами для работы в лесу, такого номера мы не находим.

Ближе к обеду, на глубине более трех метров доходим до кабины воздушного стрелка. Деревянный каркас фюзеляжа самолета из слоеной фанеры и дельта-древесины, как кокон зажал тело воздушного стрелка. Нижние броневые листы прижали погибшего к плите защиты центрального бензобака. Окапывая по периметру, находим две ракетницы и вытяжной купол парашюта. Руками, через небольшой слой супеси прощупываем тело, пока неизвестного члена экипажа самолета. Выкапываем углубления в одном из краев воронки и спускаем туда постоянно поступающую воду. Тело воздушного стрелка перед нами. Пытаемся руками приподнять его, но оказываемся не в силах сделать это. Пропитанное водой обмундирование и парашют добавляют лишние килограммы. Пропускаем через лямки парашюта веревку, закрепленную на лебедке, приподнимаем тело из разбитой кабины. Потом берем плащ-палатку и заводим ее под останки погибшего. Вшестером, с трудом пе-



Каждый слой болотной грязи открывает новые находки.

редаем тяжелую плащ-палатку наверх, в руки принимающих сверху ребят...

Осмысливая происходящие, начинаем понимать, что в первые дни экспедиции нами были обнаружены останки пилота самолета. Получилось так, что при взрыве больше всего пострадало тело пилота, а воздушный стрелок, скорее всего убитый или раненный еще в воздухе, при падении самолета находился на дне кабины, поэтому его тело сильно и не пострадало при взрыве.

И вот, тело воздушного стрелка самолета на поверхности. Осторожно освобождаем его от лямок парашюта, расстегивая карабины. Одет он в технический комбинезон светло-коричневого цвета, на ногах яловые сапоги. Из-под комбинезона видна суконная гимнастерка со стоечкой на воротнике, образца 1943 года. Расстегиваем пуговицы, на плечах погоны рядового с большой пуговицей со звездочкой, которая ярко поблескивает, отражая в себе лучи солнца. Главное — документы!

Главное —
документы!



Ведь если они окажутся у стрелка, значит уже сегодня, мы узнаем его имя и сможем сказать что за экипаж погиб здесь. Осторожно вынимаем, пропитанные болотной водой личные вещи, пока еще неизвестного солдата Великой войны. Все ребята-участники экспедиции, тихо переговариваются за спиной. Для многих открытие, что вот так, спустя более шестидесяти лет, может сохраниться тело человека. Среди новосибирцев есть те, кто впервые приехал в поисковую экспедицию, для них все происходящие — потрясение. В накладном кармане комбинезона находим солдатскую пилотку, за ней — свернутую трубочкой газету. Авиационный бензин сыграл роль хорошего консерванта, все пропитано им и поэтому прямо руками удастся полностью развернуть газету. Читаем название — «Ленинградская Правда». День выпуска — 23 июля 1943 года. Вот это да! Мы громко переговариваемся и удивляемся, значит, этот экипаж погиб летом 1943 года! И, скорее всего, в ходе проведения Синявинской или Мгинской наступательных операций.

Основные потери нашей авиации в ходе проведения этих операций были в районе населенных пунктов Синявино, Мга, Вороново, Поречье, Славянка... Становится еще интересней узнать, какой же экипаж погиб на этом болоте. Мы продолжаем рассматривать личные вещи погибшего воздушного стрелка. Вот небольшой наборный мундштук, два коробка спичек, запасная красная звездочка для головного убора. Среди бумаг — два конверта, а в них видны вложенные письма. От кого они?.. Скорее всего, от родных, или друзей. На одном конверте виден почтовый штемпель и штамп «проверено военной цензурой». Два небольших блокнотика оказываются пустыми, ни на одном листе не видны записи. На небольшом листке бумаги, частично разорванном, видны карандашные записи — это кодировки для связи. Читаем слова: земля, станция наведения, Сандил, Колосарь, Кипуя — это же названия наших аэродромов, читаем дальше: комдив, КП, танки...

Небольшая книжница в твердом переплете оказывается курсантской книжкой, почему-то нет первого листа, где записываются данные владельца. Страницы начинаются с разграфленной части: дата, порядковый номер полета, время, полетные задания на очередной день, ошибки замеченные курсантом, ошибки курсанта и указания инструктора... К сожалению, все странички оказываются пустыми, ни на одной из них даже не видно штрихов от записей. Среди страниц находим вложенные туда талоны на завтрак, обед и ужин, на всех надпись, обозначающая норму питания — летная.

В портмоне, кроме писем, вложены две справки. Осторожно подцепляя острым кончиком ножа, разводим в разные стороны размокшую бумагу. Текста не видно, но в левом верхнем углу четко читается штамп: СССР Бердский техникум механизации сельского хозяйства НАРКОМСОВХОЗОВ...

Бердский? Это город Бердск в Новосибирской области! Весть о том, что погибший окончил Бердский техникум в Новосибирской области, разносится с огромной скоростью до всех участников экспедиции. На лицах ново-



сибирцев неподдельное удивление и улыбки. Вот так! Приехав в Ленинградскую область на «Вахту Памяти» из Сибири, за несколько тысяч верст от родного дома и найти останки своего земляка! На глазах у девочек из Новосибирска слезы, Татьяна Петровна Фоменкова, врач экспедиции, волнуется больше всех — она сама родом из Бердска! Но пока ни на одном из документов не можем найти имя владельца, пока для нас погибший воздушный стрелок остается неизвестным...

Осторожно разбираем вторую справку. Этот бланк напечатан на пишущей машинке. Строчки для заполнения написаны специальными чернилами, поэтому прямо на месте читаем текст: «... Предписание. Кому: красноармейцу Чупрову К.А. Предлагаю Вам 13 июня 1943 года убыть в распоряжение командира 281 штурмовой авиадивизии для прохождения дальнейшей службы. Срок прибытия 14 июня 1943 года. Основание: Распоряжение 5 отделения УФ и БП ВВС. Командир учебно-тренировочной авиационной эскадрильи, майор Рыбаков...».

Вот оно, свершилось! Мы знаем имя погибшего воздушного стрелка. Но фамилия погибшего вызывает недоумение! Дело в том, что рядовой Кузьма Алексеевич Чупров был воздушным стрелком в экипаже летчика Гурия Максимова, который, как мы знаем из различных воспоминаний изданных после войны, направил свой горящий самолет на склад вражеских боеприпасов в районе Бородулино! Это очень широко известный экипаж для людей, занимающихся историей авиации в годы Великой Отечественной войны у нас под Ленинградом! Мы стоим в небольшом оцепенении: Как так? Только вернувшись в город, изучив архивные документы и мемуары, мы сможем раскрыть эту тайну! Но сомнений уже не вызывает, мы действительно нашли экипаж Максимова – Чупрова.

Вечерет, нам надо собираться и вывозить новосибирцев на станцию. У ребят заканчивается экспедиция, они должны возвращаться домой в Новосибирск. Мы успокаиваем их — работа на раскопе будет остановлена на короткое время. Спустя несколько дней мы вернемся сюда и доделаем начатую ими работу! Нам остается поднять обломки мотора самолета и полностью найти останки пилота самолета Гурия Николаевича Максимова!

Через неделю, в очередные выходные сводной экспедицией отрядов «Высота» под руководством Виктора Дудина, «Рубин» под руководством Николая Михайлова и кингисеппского «Форпоста» под руководством Виктора Костюковича были подняты со дна воронки обломки мотора и редуктора сбитого самолета. Сила взрыва при падении самолета,

была такой большой, что передние четыре поршня вместе с гильзами охлаждения, с обоих рядов мотора были просто растерты на мелкие куски. Так как самолет падал с работающим мотором, редуктор с винтом оторвало, и они находились в воронке намного выше мотора, все три лопасти винта были оторваны и сильно искорежены.



Вернувшись из леса, сразу садимся за изучение доступных материалов и документов. И эта история оказывается не менее захватывающая, чем та работа, которая была проведена на болоте при подъеме обломков самолета. Но давайте все по порядку.

Во-первых, изучая послевоенные мемуары, написанные участниками тех далеких событий и архивные документы, составленные еще в годы войны, мы столкнулись с тем, что во многих источниках постоянно находились какие-то неточности в датах и даже в именах и фамилиях погибшего экипажа.

В 1986 году в Лениздате вышла книга воспоминаний ветеранов 14-й Воздушной армии Волховского фронта. Она была посвящена летчикам, штурманам и воздушным стрелкам этой воздушной армии. В том числе, в состав 14-й Воздушной армии входила и 281-я штурмовая дивизия, в подчинении которой был 872-й штурмовой авиаполк, в котором проходили службу и погибли летчик Гурий Максимов и воздушный стрелок Кузьма Чупров.

Так, в изданных мемуарах бывшего командующего 14-й Воздушной армией, Героя Советского Союза генерала И.П. Журавлева, в описании Мгинской наступательной операции 1943 года, говорилось:

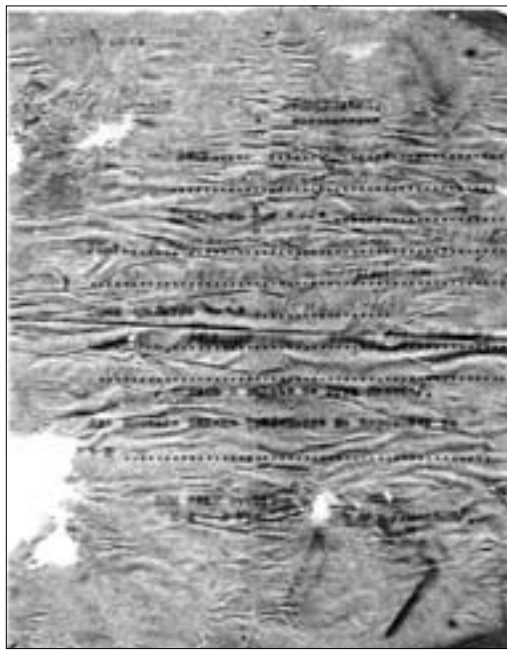
«...С каждым днем фашисты усиливали сопротивление, часто переходили в контратаки,

Документы, найденные у воздушного стрелка.

но летчики-штурмовики оказывали помощь нашим войскам в их отражении. 25 июля (обратите внимание на дату, эту дату гибели еще не раз мы будем обсуждать в ходе повествования —



Талоны на питание.



Предписание, выданное красноармейцу К.А. Чупрову.

авт.) экипаж 872-го штурмового авиаполка в составе летчика младшего лейтенанта (обратите внимание на звание — авт.) Г.Н. Максимова и воздушного стрелка рядового В.Чупурнова (вот те неточности, о которых говорилось выше: правильно К.Чупрова — авт.) совершил мужественный подвиг, направив свой горящий самолет на склад боеприпасов противника. Было это в районе Бородулина. При штурмовке войск и техники противника, на выходе из атаки, от прямого попадания снаряда самолет загорелся. Летчик резко развернул горящий самолет и

направил его на склад, последовал сильнейший взрыв. Летчик Г.Н. Максимов был награжден орденом Красного Знамени, а воздушный стрелок В.Чупурнов — орденом Красной Звезды, оба посмертно...».

В этой же книге были напечатаны воспоминания А.А. Панфилова, который в годы войны был освобожденным комсоргом братского 448-го штурмового авиаполка, который тоже входил в состав 281-й штурмовой авиадивизии. Александр Алексеевич совершил 16 боевых вылетов на самолете Ил-2 в качестве воздушного стрелка и понятно, что героический поступок экипажа Максимова-Чупрова был известен и другим полкам дивизии:

«...Подвиг Николая Гастелло повторили еще два комсомолец, летчика-штурмовика нашей 281-й авиадивизии. В период Мгинской операции, 27 июня 1943 года (еще раз обратите внимание на дату — авт.) на свободную охоту вылетел летчик 872-го штурмового авиаполка, комсомолец, младший лейтенант (обратите внимание на звание — авт.) Г.Н. Максимов. Обнаружив склад боеприпасов, пошел на штурмовку, но самолет был подбит. Летчик направил горящий Ил-2 на склад. Раздался мощный взрыв. Гурий Николаевич Максимов и воздушный стрелок, комсомолец, сержант (обратите внимание на звание, а далее на имя и отчество Чупрова — авт.) Василий Николаевич Чупров героически погибли...»

В литературном очерке М. Ялыгина, который был издан в издательстве Лениздат в сборнике «За чистое небо» в 1978 году и посвященном летчику 872-го штурмового авиаполка Василию Томарову, впоследствии Герою Советского Союза, описывается встреча Томарова в полку с командиром эскадрильи Николаем Платоновым. Вот воссозданный диалог происшедший между ними:

«...По дороге летчики разговорились. Василий рассказывал, как вырвался из аэроклуба на фронт, почему оказался в пехоте. Николай Платонов говорил о фронтовых делах эскадрильи.

— На днях при штурмовке Синявинских высот погиб наш летчик Гурий Максимов, — сказал он и посмотрел в глаза новичка.

— Понимаю! — сказал Василий. — Значит, я на его место?

— Да! — без обиняков ответил комэск. — Гурий был не только настоящим летчиком, но и надежным товарищем. Его самолет подбили над целью вражеские зенитки. Но Гурий и стрелок Дима Чупров (обратите внимание на имя — авт.) на горящем самолете, оба раненные, продолжали штурмовать фашистов. — Платонов умолк и задумался...

Василий терпеливо ждал продолжения рассказа.

— Мы все видели своими глазами и слышали по радио их последние слова: «Прощайте, ребята! Бейте фашистов и за нас!» — Они направили свой пылающий «ил» на фашистский склад боеприпасов и разнесли его вдребезги. — Комэск снова умолк и долго ничего не говорил.

Молчал и Томаров...

Оба они в эти минуты думали об одном — о подвиге товарищей...».

Здесь были процитированы выдержки из воспоминаний, написанных уже после войны. Нет надобности, говорить, что со временем память стирает некоторые мелкие подробности произошедшего, поэтому понятны неточности в званиях и именах погибшего экипажа. Хотя, готовя мемуары к печати, особенно генерал-лейтенант авиации Иван Петрович Журавлев, который вообще-то в своей статье провел анализ действий воздушной армии за весь период ее существования, должен был использовать архивные документы.

Теперь обратимся к научному труду, который подготовил целый коллектив сотрудников Института военной истории Министерства обороны СССР. Эта работа, называемая «На Волховском фронте. 1941–1944 гг.», была выпущена издательством «Наука» в 1982 году. Вот что говорится о подвиге экипажа Максимова – Чупрова военными историками:

«...В ожесточенных сражениях с гитлеровцами бессмертный подвиг совершил экипаж штурмовика Ил-2 в составе пилота сержанта Г.Н.Максимова и стрелка-радиста рядового К.А.Чупрова. В первые шесть дней операции они провели 13 успешных боевых вылетов. Во время второго вылета 22 июля 1943 года самолет сбросил бомбы на цель, а затем выпустил реактивные снаряды. Но в результате прямого попадания зенитного снаряда в левую плоскость в ней образовалась огромная дыра. Несмотря на серьезное повреждение самолета, экипаж совершил очередную атаку и самостоятельно вернулся на аэродром. Во время 13-го боевого вылета экипаж участвовал в штурмовке войск и техники противника в районе Бородулина. На выходе из атаки от прямого попадания зенитного снаряда штурмовик загорелся. Решение было принято мгновенно. Объятый пламенем самолет резко развернулся и врезался в склады с боеприпасами. Боевые друзья наблюдали огромный взрыв, сопровождавшийся дымом и пламенем...».

В опубликованной выдержке научного труда Института военной истории не говорится о дате гибели экипажа, но указываются правильные звания и инициалы погибших.

Итак, в ранее процитированных мемуарах ветеранов и других источниках упоминаются

разные даты гибели экипажа. В мемуарах генерала Журавлева, говорится о 25 июля 1943 года, в воспоминаниях комсорга 488-го штурмового полка А. Панфилова о 27 июня 1943 года, в литературной обработке диалога летчиков 872-го штурмового авиаполка Платонова и Томарова вообще разговор идет о Синявинских высотах, без точной временной привязки.

Обратимся к документам, хранящимся в Центральном архиве Министерства обороны Российской Федерации. В книге учета потерь личного состава 281-й штурмовой авиадивизии, читаем:

– Максимов Гурий Николаевич, сержант, летчик 872-го ШАП, 1919 г.р., родился: Ивановская область, город Владимир. Призван: РВК г. Владимир. 27 июля 1943 года погиб при выполнении боевого задания. Врезался на горящем самолете в склад противника с боеприпасами. Адрес семьи: сестра Максимова Галина Николаевна, Ивановская область, город Владимир, ул. Железнодорожная д. 9;

– Чупров Кузьма Алексеевич, красноармеец, воздушный стрелок 872-го ШАП, 1925 г.р., родился: Алтайский край, Быстро-Истокский район, село Верхнее-Тула. Призван Быстро-Истокским РВК. 27 июля 1943 года погиб при выполнении боевого задания с летчиком Максимовым. Адрес семьи: мать Чупрова Анастасия Яковлевна. Новосибирская область, Новосибирский район, село Верхнее-Тула.

В списках потерь 281-й штурмовой дивизии за 27 июля 1943 года значится погибшим еще один экипаж 872-го штурмового авиаполка, который состоял из летчика младшего лейтенанта Ивана Пантелеевича Ляпина и воздушного стрелка старшего сержанта Михаила Михайловича Кузьмина. Напротив их фамилий записана одинаковая формулировка: «не вернулся с боевого задания». Зачем мы говорим о втором экипаже, погибшем в этот же день, когда погиб экипаж Максимова–Чупрова, Вы, уважаемые читатели, поймете чуть позже, а сейчас запомните: оба экипажа значатся не вернувшимися 27 июля 1943 года.

Следующим документом Центрального архива Министерства обороны, который мы изучили, был журнал учета инженера 281-й ШАД, в котором по дням записывались все потери материальной части дивизии, поломки, вынужденные посадки и другие происшествия:

«... 27 июля 1943 года.

– Самолет Ил-2. Экипаж летчик младший лейтенант Максимов, воздушный стрелок сержант Чупров.

– Самолет Ил-2. Экипаж летчик младший лейтенант Ляпин, воздушный стрелок сержант Кузьмин.

– Выполняемая задача: Свободная охота на разведку и уничтожение живой силы и техники

противника на участках дорог: Шапки – Любань, Мга – Шапки, Тосно – Любань, Лезье – Нурма.

– Место происшествия: неизвестно.

– Обстоятельства происшествия и причина: не вернулись с боевого задания.

– Состояние самолета и экипажа: неизвестно.

– Примечание: не вернулись с боевого задания...».

Как Вы видите, у обоих экипажей одинаковые формулировки о задаче выполнения боевого задания и одинаковые формулировки о причине — не вернулись...

Карандашом, видимо уже спустя какое-то время, напротив экипажа Максимов–Чупров сделана запись:

«...Сбит зенитной артиллерией противника, направил свой самолет на склад боеприпасов и взорвал его. Самолет разбит, экипаж погиб...».

Из вышеперечисленного можно сделать вывод, что экипажи Максимов–Чупров и Ляпин–Кузьмин выполняли одно и то же боевое задание — свободная охота по дорогам, где передвигались немецкие части. С выполнения боевого задания оба экипажа не вернулись. Некоторое время спустя становится известно, что экипаж Максимов–Чупров направил свой подбитый зенитным огнем самолет на склад вражеских боеприпасов, причем в этих документах не указывается место, где был произведен таран и не указывается источник информации, откуда стало известно о таране?

Следующий документ Центрального архива Министерства обороны опять нас удивляет! Ведь он составлен еще тогда, в годы войны. Описываемые события были четки в памяти очевидцев, были живы свидетели...

«...Донесение с представлением именных списков безвозвратных потерь личного состава частей 14-й Воздушной армии за июль 1943 года. Документ датирован 8 августа 1943 года....

– Максимов Гурий Николаевич, сержант, летчик 872 ШАП. 25 июля 1943 года погиб при выполнении боевого задания, горящий самолет направил в склад боеприпасов и врезался в него...». Напротив данных воздушного стрелка красноармейца Чупрова Кузьмы Алексеевича точно такая же формулировка. А как значится в этом списке второй экипаж Ляпин–Кузьмин? Читаем: «...27 июля 1943 года не вернулся с боевого задания...!»

Вот так задачка! Как можно было перепутать дату гибели экипажа Максимов–Чупров? Ведь донесение вышестоящего штаба, а точнее отдела кадров 14-й Воздушной армии в первую очередь составлялись на основании ранее составленного донесения дивизии, а перед ним — и самого полка!

На многие вопросы, которые возникли у нас при изучении доступных мемуарных источни-

ков и имеющихся на руках архивных документов, могли ответить только другие архивные документы. В первую очередь нам необходимо было изучить оперативные сводки полка и дивизии за 25 и 27 июля 1943 года. Далее необходимо было найти в архивных документах донесение, в результате чего появилась запись напротив данных экипажа Максимов – Чупрова: «...горящий самолет направил в склад боеприпасов и врезался в него...». На основании какой информации была сделана эта запись? Это был доклад членов других экипажей, совершавших в тот день боевые вылеты? Это была информация, поступившая с узла связи, который поддерживал радиообмен с экипажами? Тогда почему, второй экипаж учтен в донесении о безвозвратных потерях как пропавший без вести, без указания даже примерного района? Эти вопросы оставались открытыми. Единственное, что было понятно, что путаницу в датах, скорее всего, внесли данные, поступившие гораздо позже, даты гибели. Значит нам необходимо было изучить и оперативные сводки за последующие дни, так как факт тарана должен был быть отмечен в документах.

А теперь, о главном! Таран был! Это подтверждает житель города Любань Леонид Александрович Семенов и его брат, которые еще пацанами жили в годы войны с родителями в деревне Бородулино.

Здесь, наверное, необходимо пояснить читателю о самой деревне Бородулино. Дело в том, что еще в предвоенные годы на полях у деревни Бородулино, которая и сейчас существует и находится как раз на дороге Любань – Шапки в 2 км севернее города Любань Тосненского района Ленинградской области, был расположен небольшой аэродром. С захватом данной территории немцами в августе 1941 года этот аэродром был переоборудован, и стал одним из многочисленных центров скопления вражеской авиации под Ленинградом и относился к так называемому «Сиверскому аэроузлу». Понятно, что сам аэродром и его окрестности были хорошо оснащены зенитными батареями. На аэродроме базировалась как истребительная авиация противника, так и бомбардировочная. Бородулинский аэродром до января 1944 года был отмечен на картах советского Генерального штаба, как первоочередная цель для уничтожения. Сколько экипажей советских самолетов погибли при нанесении бомбоштурмовых ударов по этому аэродрому? Это известно, наверное, только одному Богу.

Так вот, летом 2006 года мы общались с Леонидом Александровичем и его братом. Дело в том, что сам Леонид Александрович услышав о работе поискового отряда по поиску сбитых советских самолетов, нашел поисковиков и рассказал, что в районе Бородулино

он видел обломки самолета. Было это в 1945 году, когда он и его семья вернулись из принудительной немецкой эвакуации в Эстонию. Мы вместе долго бродили по заболоченному лесу в районе деревни, и только потом выяснилось, что тот самолет, обломки которого видел Леонид Александрович в 1945 году, был немецким и был выкопан экскаватором при проведении в этом районе мелиоративных работ. Когда мы вернулись в деревню, и Леонид Александрович рассказывал много интересного про жизнь в Бородулино во время войны под оккупацией, я спросил: «А про наземный таран, совершенный летом 1943 года Вы, что-нибудь слышали...?». Ответ Леонида Александровича поразила меня: «Да, ты что! Так «шандарахнуло», что два дня немцы обгаженными ходили. Все бабы в деревне портки им стирали...!» Показал нам Леонид Александрович и место, где у немцев ангары и капониры были. Понятно, что на аэродром местных жителей просто так не пускали, в основном гоняли заравнивать летное поле после наших бомбардировок. Но мальчишки есть мальчишки, им все было интересно, да и аэродром своим летным полем примыкал прямо к деревне. К сожалению дедушка не смог нам рассказать подробности совершения этого подвига, так как все местное население при бомбардировках всегда пряталось в подвалах или вырытых на своих огородах землянках, куда были выселены немцами. Дело в том, что, по словам Леонида Александровича при бомбежках доставалось и деревне, частенько наши русские бомбы падали и на дома...

Теперь, уважаемый читатель, Вам понятно, что на основании рассказов местных жителей деревни Бородулино мы точно знали, что факт совершения героического подвига — огненного тарана в Бородулино был! Теперь, сам собой напрашивался вопрос. Так кто же таранил склад боеприпасов немцев в Бородулино? Ведь, обломки самолета экипажа Максимова – Чупрова мы обнаружили в 24-х километрах севернее Бородулино. Но это ни чуть не умаляет подвиг, совершенный экипажем Гурия Максимова и Кузьмы Чупрова. Нет, вам не показалось! Они тоже совершили подвиг! Только один факт гибели в страшном небе войны уже подвиг. Судя по результатам, поисковой экспедиции по подъему обломков их самолета можно с уверенностью сказать, что их сбили при атаке аэродрома Бородулино...

Бомбострелковое вооружение их самолета Ил-2 состояло из двух 20 мм пушек ШВАК, двух пулеметов калибра 7,62 мм ШКАС которые стояли в крыльях самолета, шести реактивных снарядов калибра 82 мм, которые тоже располагались под крыльями, и четырех 100 кг авиабомб. Так вот, при подъеме обломков из болота мы нашли осколки стокилограммовых

бомб, которые детонировали при падении самолета, но не нашли ни одного осколка от реактивных снарядов, а только страшно искореженные от взрыва их направляющие. Это как раз говорит о том, что в первый заход по цели, точно как в наставлении по штурмовой авиации РККА, был выполнен с использованием реактивных снарядов! Второй заход должен был быть выполнен со сбросом авиабомб, потому, если благоприятствовала обстановка, экипаж должен был штурмовать пушками и пулеметами. Так было записано в наставлении для летчиков штурмовиков, при нанесении бомбоштурмовых ударов по противнику. Причем, при подъеме обломков самолета постоянно попадались стреляные гильзы от пулемета УБТ, который стоял у воздушного стрелка самолета. После отстрела эти гильзы сбрасывались в специальный брезентовый мешок, который находился в кабине стрелка и обрывки которого мы также нашли в воронке. Это могло говорить о том, что воздушный стрелок Кузьма Чупров при выходе из атаки самолета вел обстрел цели со своей задней кабины самолета.



Сестра Кузьмы Чупрова — Наталья Алексеевна Григорьева.

Тем временем Наталья Изотовна Некрасова, руководитель новосибирской экспедиции «МГИВ» не теряла времени даром. Пока мы вытаскивали мотор, завершали работу на раскопе и занимались изучением доступных мемуарных материалов, буквально за неделю ей удалось разыскать двух сестер Кузьмы Чупрова. Одна из них, Наталья Алексеевна Григорьева, проживает в Новосибирске, а вторая, Зинаида Алексеевна Сафронова, живет в Санкт-Петербурге!

Вот так судьба разбрасывает или соединяет людей. Можно нам было предположить такое? Расслаивая пролежавшие в болоте более шестидесяти лет документы, воздушного стрелка самолета Кузьмы Алексеевича Чупрова мы обнаружили, что среди документов находилось письмо от матери, которое было вложено

Среди документов воздушного стрелка была обложка школьной тетради сестры Зинаиды.



в самодельный конверт, склеенный из обложки простой ученической тетради. А когда на подсохнувшей бумаге проступили чернила, и стали видны записи, мы прочли: «...Тетрадь ученицы 6 класса Чупровой Зинаиды...». А теперь оказывалось, что та девочка Зинаида, которая своей рукой заполняла эту тетрадь, живет у нас в Питере, рядом с местом гибели своего родного старшего брата, пережив его на 64 года...

Связавшись с сестрами, мы решили для себя самый главный вопрос — где похоронить останки Кузьмы Алексеевича Чупрова. По просьбе сестер погибшего мы стали готовиться к доставке останков воздушного стрелка на его Родину в город Новосибирск, так как решили похоронить его рядом с могилкой его матери, Анастасии Яковлевны Чупровой.

Параллельно поиску родных воздушного стрелка в Новосибирске, шли поиски родных летчика самолета Гурия Максимова. Связавшись с нашими коллегами в городе Владимире, Натальей Симановой и Олегом Гуреевым, мы сообщили все имеющиеся у нас сведения о нем. И результат не заставил себя ждать, ребятам оперативно удалось разыскать адрес и телефон племянницы Гурия Максимова — Савиной Натальи Арсентьевны. Кроме того, Олег Гуреев сообщил, что во Владимирской энциклопедии, изданной в 2002 году, есть статья о Гурии Николаевиче Максимове как об огненном пилоте. Статья о нем также была опубликована в газете «Призыв» в 1973 году. В статье подробно описывался владимирский период жизни Максимова.

Статью написал владимирский журналист Владимир Елагин, который, к сожалению, умер в 2005 году. В 1973 году в областной газете «Призыв» он сделал цикл статей под названием «Огненные пилоты». Как оказалось, сын Владимира Елагина — Сергей уже несколько лет участвует в поисковых экспедициях, в том числе и в Ленинградской области, в составе сводной поисковой экспедиции Владимирской области «Гром» под руководством Михаила Бунаева, а учится Сергей на истфаке Владимирского университета.

Как писал Олег Гуреев в своем письме к нам: «...Сергей со мной прошел по улице Железнодорожной. Кстати, она граничит с улицей Урицкого, на которой жил летчик Евгений Белин, поднятый ленинградскими поисковиками в 1993 году. Вот такие у нас начинаются параллели...».

В архиве ЗАГСа по городу Владимиру Олег уточнил дату рождения Гурия Максимова: оказалось, что он родился 26 января 1922 года, что расходилось с данными ЦАМО. Как Вы помните в документах полка Гурий Николаевич значится родившимся в 1919 году.

Связавшись с Натальей Арсентьевной, а она оказалась дочерью родной сестры Гурия Максимова, мы пришли к выводу, что останки Гурия Николаевича Максимова так же как и останки его воздушного стрелка Кузьмы Чупрова будут отправлены на Родину, для захоронения в городе Владимире!

Олег Гуреев собирает воспоминания земляков о Гурие Максимове. г.Владимир.



Читателям, наверное, будет интересно узнать, что писал Владимир Елагин в газетной статье про Гурия Максимова в 1973 году: «...Совсем недавно в газете «Призыв» появилось обращение членов клуба «Юный авиатор». Они просили откликнуться всех тех, кто был как-то связан с Владимирским аэроклубом. У меня были сведения о Павле Келине, поэтому для начала написал им о нем. Очень быстро был получен ответ, в котором начальник клуба А.М. Осипенко благодарил за помощь. В свою очередь он сообщил, что по их обращению получено много писем, а в одном из них владимирец Е.Н. Горелов рассказал, что его бывший сосед Гурий Максимов был курсантом Владимирского аэроклуба, а в годы войны повторил подвиг капитана Гастелло.

И вот я уже в доме № 9 на улице Железнодорожной, где некогда проживал владимирский комсомолец Гурий Максимов. Как и предполагал, сестра его, Галина Николаевна, переехала на новую квартиру. Но внимательные соседи помогли. Они дали не только новый адрес сестры Гурия, но и номер телефона.

Через несколько минут я уже разговариваю по телефону с Галиной Николаевной, устанавливаюсь встретиться.

И вот эта встреча! Передо мною обаятельная женщина — сестра героя. Пока мы рассматривали фотографии, подъехала другая сестра, Капитолина Николаевна, которая привезла с собой еще материалы о брате.

Из рассказов обеих сестер, из документов, фотографий постепенно вырисовывается образ героя. Семья Максимовых жила до войны на Железнодорожной улице. Сверху была видна Клязьма, на которой в летнюю пору целыми днями пропадали ребяташки. Гурий среди своих сверстников выделялся силой и выносливостью. Е.Н. Горелов вспоминает, что Гурий один из немногих мог перенести полную в то время Клязьму. Гурий был и удивительно музыкальным. В их семье музыку очень любили. И особенно увлекалась ею старшая сестра Галина, которая после смерти матери воспитывала Гурия. Передо мною интересная довоенная фотография. Струнный оркестр, в составе которого мы видим и Гурия с балалайкой в руках, запечатлен на фоне стен Боголюбовского монастыря. В этом селе владимирские музыканты давали свой шефский концерт.

Гурий окончил владимирскую 17-ю неполную среднюю школу и ушел работать на «Автоприбор». Отсюда его потянуло в аэроклуб, к крылатым машинам. Полтора года неутомимый юноша делил время между заводом и аэроклубом. Он работал на заводе и настойчиво учился летному делу.

В 1939 году Гурий Максимов с аттестатом отличника поступил учиться в летную школу. Ког-



Курсант
Гурий Максимов.

да началась Великая Отечественная война, ему было всего 18 лет, но он начал ее настоящим мастером летного дела. Позднее — он один из лучших штурмовиков ленинградской авиации. В воздушных боях с врагами проявлялась большая смелость и находчивость летчика, настоящий чкаловский характер.

Передо мною пожелтевший номер «Красной Звезды», вышедший в августе 1943 года. В нем рассказывается о подвиге нашего земляка:

«Летчик младший лейтенант Максимов и воздушный стрелок сержант Чупров совершили героический подвиг во славу Родины. Во время штурмовки вражеских складов с боеприпасами самолет Максимова от зенитной артиллерии получил сильное повреждение и загорелся».

Отважный воин повторил бессмертный подвиг капитана Гастелло. Он врезался на горящем самолете во вражеский склад боеприпасов и поджег его. За самоотверженное выполнение боевого задания и героизм своим приказом командующий наградил посмертно младшего лейтенанта Гурия Николаевича Максимова орденом Красного Знамени и воздушного стрелка Василия Николаевича Чупрова — орденом Красной Звезды...».

Понятно, что материалы для написания статьи были взяты Владимиром Елагиным из открытых источников, он сам упоминает о них в своей статье — документы, хранящиеся в семье Гурия Николаевича Максимова, в том числе газету «Красная Звезда» за август 1943 года. И мы опять сталкиваемся с неточностями связанными с написанием данных на стрелка-ра-

диста самолета, в статье о нем говорится как о Василии Николаевиче, а не как его правильно звали — Кузьма Алексеевич.

И тут приходят первые документы из Центрального Архива Министерства обороны. Эти документы прислал Сергей Садовников, наш друг и коллега из Москвы, который по нашей просьбе выехал в архив и стал собирать документы про интересующий нас экипаж.

Слово Сергею Ивановичу Садовникову: «...Мне удалось, взяв день за свой счёт, съездить в Подольск. Я заказал ксерокопии оперсводок, которые будут готовы вместе с архивной справкой чуть позже... Также удалось проверить по картотеке награждённых сведения об указанном экипаже (Максимов, Чупров).

Результаты следующие:

1) сведения о награждении Чупрова К.А. — отсутствуют;

2) Максимов Г.Н., 1922 г.р., русский. Место рождения г. Владимир, образование среднее. Должность — лётчик, мл. лейтенант 872 шап 14 ВА. Награждён орденом Красного Знамени б/н, орденская книжка М № 094670. Дата и номер Указа о награждении — 30.7.1943 г. № 095/н. Приказ 14 ВА. Адрес семьи — сестра, проживала (на 1994 г.) по адресу: 600022 г. Владимир, ул. Завадского, д. 3, кв. 22. В графе подпись награждённого — прописью «Голубева». Ниже указано — правильность данных и подпись награждённого заверяю Ленинский районный военный комиссар г. Владимир полковник Широков. Гербовая печать РВК. Дата составления карточки 5 июля 1994 г. В графе «для отметок» имеется приписка — «Орденская книжка Максимова Г.Н. передана на хранение его сестре Голубевой Капитолине Николаевне как память о погибшем брате». Основание: учётная карточка награждённого...».

Спустя несколько дней Сергей Иванович Садовников прислал копии интересующих нас архивных документов. Начнем с самого главного документа, как говорится — с первоисточника: «Итоговое боевое донесение № 0188 штаба 872 ШАП от 27 июля 1943 года». Это донесение было составлено к 18:00 и отправлено в вышестоящий штаб 281-й штурмовой дивизии. В таких донесениях полностью и четко прописывалась вся боевая работа конкретной части за истекший день. Итак, слово архивным документам:

«...1. В течение дня 872 ШАП выполнял боевую задачу согласно приказа штаба 281 ШАД по разведке дорог Мга–Шапки–Любань, Мга–Тосно, Тосно–Любань–Лезье–Нурма и уничтожение подвижного железнодорожного состава и автотранспорта противника. Всего летало самолетов: 6. Произведено самолетовылетов: 10. Боевой налет: 10 часов 00 минут. Израсходова-

но боеприпасов: ФАБ-100 — 17 шт., ФАБ-50 — 4 шт., АО-25 — 24 шт., РС-82 — 34 шт., снарядов ШВАК — 1050 шт., патронов ШКАС — 700 шт.

Потери противника: в результате бомбардировочно-штурмовых ударов уничтожено и повреждено: орудий ПА — 4, орудий ЗА — 5, взорвано — склад с боеприпасами.

Разведанные и противодействия: отмечен огонь ЗА из районов Шапки, Сологубовка, Турышкино, Нурма, Войтолово, Нечеперт, Тосно, Ушаки, Любань, Кирсино.

По дорогам Шапки–Любань, Нечеперт–Нурма, Шапки–Турышкино, Лезье–Кирсино отмечено двухстороннее движение отдельных автомашин. В районе Нечеперт 1 Ме-109 на высоте 1000 м произвел одну лобовую атаку на самолет, пилотируемый старшим лейтенантом Ульяновским и две атаки сверху, сбоку, справа на самолет, пилотируемый младшим лейтенантом Глазковым. После атак самолет противника ушел в направлении станции Мга.

...2. Свои потери:

А) с боевого задания не возвратились младший лейтенант Максимов с воздушным стрелком красноармейцем Чупровым и младший лейтенант Ляпин с воздушным стрелком старшим сержантом Кузьминым. По наблюдению экипажей истребителей сопровождения самолет младшего лейтенанта Максимова загорелся в воздухе, и горящий самолет повел на склады с боеприпасами в районе Бородулино. В результате наблюдалось два сильных взрыва складов, сопровождающиеся большим пожаром, — взорван склад с боеприпасами. Лётчик вместе с воздушным стрелком героически погибли.

Гурий Максимов.
9 сентября 1941 года.



Б) младший лейтенант Ляпин с воздушным стрелком Кузьминым ушел в сторону Ладожского озера. Место посадки и состояние экипажа неизвестно.

...3. Погода на маршруте и в районе цели: ясно, слабая дымка, видимость до 8 км.

...4. Истребители сопровождения прикрывали хорошо.

...5. Аэродром для работы годен.

...6. Разное:

А) С аэродрома Гремячево на аэродром Ежева перегнано два самолета Ил-2. Налет — 1 час 00 минут.

Б) Произведен один полет на пробу матчасти. Налет — 0 часов 15 минут.

Командир 872 ШАП подполковник Кузнецов.

Начальник штаба 872 ШАП майор Солдатов.»

Итак, становится окончательно известно, что боевой вылет состоялся именно 27 июля 1943 года. При нанесении бомбоштурмового удара по району Бородулино, один самолет был подбит, и развернувшись, был направлен рукой летчика на склады с боеприпасами противника. Второй самолет, о котором ничего не говорится о характере его повреждений, ушел в сторону Ладожского озера. По докладу истребителей сопровождения, которые прикрывали наших штурмовиков, указывается, что именно самолет Максимова–Чупрова был направлен на склад боеприпасов и взорвался вместе с ним, а самолет Ляпина–Кузьмина ушел от цели, и о его состоянии и судьбе экипажа на 18:00 в полку никаких сведений нет, самолет на свой аэродром не вернулся.

После внимательного прочтения боевого донесения 872-го штурмового авиаполка, возникают некоторые вопросы: истребители сопровождения наблюдают за штурмовыми действиями подопечных штурмовиков, видя, что один самолет подбивают и его сам летчик направляет на склад боеприпасов, тем самым, совершив огненный наземный таран. Второй самолет уходит от цели в сторону Ладожского озера, но о его судьбе никто ничего не знает? Возникает вопрос, а что делают в это время истребители прикрытия? Почему они не проследили за вторым самолетом, ведь это их непосредственная задача: прикрытия работы штурмовиков? А в донесении говорится о том, что: «истребители сопровождения прикрывали хорошо...».

Найти ответы на эти возникающие вопросы мы пытаемся в других архивных документах. Вот документ вышестоящего штаба — 281-й штурмовой дивизии:

«...Оперсводка № 303 штаб 281 ШАД, д. Вячково к 23:00 27 июля 1943 года.

...1. 281 ШАД 27 июля 1943 г. в период 9:00–20:20 бомбардировочно-штурмовыми действия-

ми содействуя наступлению наземных войск на участке 8 армии, выполняла задачи:

А) уничтожала огневые средства, живую силу и разрушала оборонительные сооружения противника в районах: безымянных высот 1 км юго-западнее Поречье и 2 км юго-западнее Вороново.

Б) парами Ил-2 методом свободной охоты, выискивали и уничтожали подвижной железнодорожный состав и автотранспорт противника на участках дорог: Мга, Шапки, Любань, Мга, Тосно, Любань, Лезье, Нурма.

Выполняя поставленную задачу 30-ю самолетами произвела 34 самолетовылета. Налет 28 часов.

Израсходовано боеприпасов: 32 ФАБ-100, 85 ФАБ-50, 12 АО-25, 126 РС-82, 2330 ШВАК, 3270 ШКАС, 300 ВЯ.

Потери противника: подавлен огонь до 13 орудий разного калибра, уничтожено 14 минометов, рассеяно и частью уничтожено до 100 солдат и офицеров, подавлен огонь 3-х точек ЗА.

Свои потери: не вернулись с боевого задания 2 Ил-2, летчики — сержант Максимов, младший лейтенант Ляпин, воздушные стрелки — Чупров, Кузьмин.

Один Ил-2, ведущий группы лейтенант Руквишиников, с группой четыре Ил-2 потерял ориентировку. В районе Новой Ладоги отстал от группы и произвел вынужденную посадку с убранными шасси в районе озера Безродинское. Экипаж невредим, состояние самолета выясняется.

...2. 448 ШАП в течение 27 июля 1943 года боевой работы не вел, производил осмотр и ремонт материальной части. Летный состав отдыхал.

...3. 703 ШАП в период 18:00–19:00 27 июля 1943 года штурмовыми и бомбардировочными действиями уничтожал артиллерию, минометы и живую силу противника в районе безымянных высот 1 км юго-восточнее Поречье и районе высоты 54.1 в 2 км юго-западнее Вороново.

12-ю самолетами произвел 12 самолетовылетов. Налет 10 часов 40 минут.

Израсходовано боеприпасов: 18 ФАБ-100, 47 ФАБ-50, 76 РС-82, 780 ШВАК, 1870 ШКАС, 300 ВЯ.

Уничтожено и повреждено: 6 орудий разного калибра, 7 минометов, подавлен огонь 1 точки ЗА, рассеяно и частью уничтожено до 40 солдат и офицеров противника.

Потерь нет.

...4. 872 ШАП в период 9:04–20:20 27 июля 1943 года пятью самолетами Ил-2 под прикрытием 4 истребителей на каждую пару методом свободной охоты выискивал и уничтожал подвижной железнодорожный и автотранспорт противника на дорогах: Мга, Шапки, Любань, Тосно,

Любань, Лезье, Нурма и уничтожал огневые средства и живую силу противника в районе безымянной высоты 1 км юго-западнее Поречье.

6-ю самолетами произвел 10 самолетовылетов. Налет 9 часов 10 минут.

Израсходовано боеприпасов: 12 ФАБ-100, 18 ФАБ-50, 6 АО-25, 34 РС-82, 1000 ШВАК, 700 ШКАС.

Уничтожено и повреждено: 4 орудия разного калибра, 4 миномета. Рассеяно и частью уничтожено до 30 солдат и офицеров противника.

Потери: не вернулись с боевого задания 2 Ил-2, летчики — сержант Максимов и младший лейтенант Ляпин, воздушные стрелки — сержанты Чупров и Кузьмин. По докладам прикрывающих истребителей известно: в районе Бородулино огнем ЗА был подбит ведущий самолет Ил-2 сержанта Максимова, последний развернул самолет и направил его в склад боеприпасов противника, взорвал его. Экипаж — сержант Максимов и сержант Чупров погибли.

Второй самолет Ил-2 младшего лейтенанта Ляпина развернулся и ушел на север. Результаты неизвестны. Сопровождающие истребители в это время были связаны боем с 6-ю ФВ-190.

...5. 958 ШАП в период 17:30–18:50 27 июля 1943 года уничтожал артиллерию, минометы и живую силу противника в районе безымянных высот 1 км юго-западнее Поречье.

12-ю самолетами произвел 12 самолетовылетов. Налет 8 часов. Из них 4 самолета задание не выполнили вследствие потери ориентировки группой. Ведущий лейтенант Рукавишников в составе 4 Ил-2 потерял ориентировку. В районе Новая Ладога ведомые 3 Ил-2 опознав район вернулись на свой аэродром не выполнив задания, лейтенант Рукавишников со стрелком Бычковым отстал от группы и произвел вынужденную посадку с убранными шасси в районе озера Безродинское. Экипаж невредим. Состояние самолета выясняется.

Израсходовано боеприпасов: 6 ФАБ-100, 20 ФАБ-50, 32 РС-82, 500 ШВАК, 700 ШКАС.

Уничтожено и поврежден: одна батарея полевой артиллерии, рассеяно и частью уничтожено до 30 солдат и офицеров противника.

...5. Противодействие: из района безымянной высоты 1 км юго-западнее Поречье экипажи обстреливались интенсивным огнем ЗА, МЗА и всех видов пехотного оружия.

В районе Бородулино сопровождающие истребители группы охотников Ил-2, вели воздушный бой с 6-ю ФВ-190. Результаты неизвестны. В районе Поречья наблюдали 1 Ме-109 который делал попытку атаковать 1 Ил-2 сзади снизу, но безрезультатно.

...6. Связь в течение суток со всеми направлениями работала исправно.

...7. Аэродромы базирования частей дивизии пригодны для работы всех типов самолетов.

...8. Погода в течение дня в районах базирования частей, на маршруте и районе цели ясно, видимость 10–15 км.

Начальник штаба 281 ШАД, полковник Жуков
Начальник опер.развед.отд., майор Копицкий»

Вот теперь становится понятно, почему летчики истребители не смогли проследить судьбу второго самолета Ил-2, который ушел от цели в северном направлении. Они вели воздушный бой! Причем, как говорится в оперсводке, для прикрытия пары охотников (самолеты Максимова и Ляпина) вылетели четыре истребителя. Воздушный бой проходил с численно превосходящим противником — указано, что наши истребители вели бой с шестеркой ФВ-190. А теперь давайте логически размышлять! Четверка наших истребителей ведет бой с шестеркой противника. Высота, где проходил бой, скорее всего, была гораздо выше, чем та высота, на которой работали штурмовики, нанося удар по противнику. Это прописная истина: при нанесении бомбоштурмового удара самолеты Ил-2 действовали на высотах от 25 до 1200 метров, в зависимости от задачи и бомбоштурмового вооружения. Истребители прикрытия, чтобы не попасть под зенитный огонь противника, поднимались выше и обеспечивали штурмовикам выход из атаки. В архивных документах и мемуарной литературе встречаются признания летчиков-истребителей, которые говорят о том, что зачастую теряли визуальное наблюдение за штурмовиками — при большой разнице высот, штурмовики терялись на фоне земли... Это говорит о том, что летчику-истребителю очень тяжело вести визуальное наблюдение за сопровождаемым самолетом, а тем более в оперсводке говорится о том, что истребители вели воздушный бой с численно превосходящим противником! А теперь самое главное: обнаруженный нами самолет Ил-2 с останками Гурия Максимова и Кузьмы Чупрова находился как раз севернее от Бородулино в сторону Ладожского озера! На основании чего истребители сделали вывод о том, что именно самолет Максимова развернулся и пошел на склад боеприпасов, а самолет Ляпина стал уходить в северном направлении? Чем было подтверждено данное утверждение нам пока непонятно. Истребители видели бортовые номера самолетов? Слышали сообщение погибающего экипажа по радио? Разобраться в этом, возможно поможет оперативная сводка 269-й истребительной авиадивизии, истребители которой в июле 1943 года прикрывали штурмовиков 281-й штурмовой авиадивизии. Но, факт обнаружения обломков самолета Максимова в более 20 километрах севернее от Бородулино, говорит о том, что склад боеприпасов таранил экипаж младшего лейтенанта Ивана Ляпина и сержанта Михаила Кузьмина.

Еще раз повторяюсь, что выясняющиеся сейчас обстоятельства гибели двух наших самолетов, ничуть не принижает величие совершенного подвига Гурия Максимова и Кузьмы Чупрова. Эта горькая и трагическая правда еще больше заставляет задуматься о жестокости и превратности войны! Самолет Ил-2 Гурия Николаевича Максимова с воздушным стрелком Кузьмой Алексеевич Чупровым не долетел до дороги, идущей от Малуксы на Шапки всего 300 метров. Дело в том, что вдоль этой дороги у немцев были оборудованы и находились склады тыловых служб, блиндажи для личного состава, капониры для техники. Когда наша поисковая экспедиция занималась подъемом обломков самолета, мы как раз и располагались полевым лагерем на этой дороге, так как это было ближайшее сухое место рядом с болотом, где были обнаружены обломки самолета, и остатки этих сооружений видели своими глазами. Вспомните слова из диалога, который воспроизведен в начале нашего расследования между командиром эскадрильи 872-го штурмового полка Николаем Платоновым и молодым летчиком Василием Томаровым: «...и слышали по радио их последние слова: «Прощайте, ребята! Бейте фашистов и за нас!...»».

Анализируя документы Центрального архива Министерства обороны Российской Федерации, высланные нам Сергеем Садовником, мы поняли, откуда появилось такое огромное количество неточностей связанных с именем воздушного стрелка самолета Кузьмой Алексеевичем Чупровым и званиями погибших! Читайте внимательно следующий документ! Это приказ командующего 14-й воздушной армии генерала Журавлева:

Приказ

14 Воздушная Армия

30 июля 1943 г. № 095/н Действующая Армия

Содержание: О посмертном награждении героически погибших при исполнении служебных обязанностей младшего лейтенанта Максимова Гурия Николаевича и сержанта Чупрова Василия Николаевича.

Каждый день советские воины вписывают новые героические страницы в историю Отечественной войны.

Бесстрашные сыны отчизны, верные патриоты русской земли творят новые подвиги во славу матери-Родины. 27 июля 1943 года лётчик 872 ШАП, младший лейтенант Максимов Гурий Николаевич и воздушный стрелок сержант Чупров Василий Николаевич на самолёте Ил-2, выполняя боевое задание, вписали героический подвиг в страницы истории Великой Отечественной войны.

Во время штурмовки вражеских складов с боеприпасами в районе Бородулино Ленинградской области самолёт лётчика — младшего

лейтенанта Максимова Г.Н. получил сильные повреждения от ЗА противника.

Однако, лётчик, младший лейтенант Максимов, обладая исключительно высокой моральной устойчивостью и бодрым духом, — горящий самолёт направил на склад боеприпасов противника, взорвал его и героически погиб вместе с воздушным стрелком сержантом Чупровым.

Младший лейтенант Максимов, воспитанный в духе беспредельной преданности нашей Родины, горя желанием быстрейшего разгрома фашистских варваров, повторил героический подвиг бесстрашного лётчика, капитана Гастело.

Умирая младший лейтенант Максимов и сержант Чупров думали только об одном, как можно дороже отдать свою жизнь, больше истребить немецких захватчиков во имя независимости нашей Родины.

Приказываю:

1. Лётчика 872 ШАП младшего лейтенанта Максимова Гурия Николаевича ПОСМЕРТНО НАГРАЖДАЮ ОРДЕНОМ «Красное Знамя».

2. Воздушного стрелка 872 ШАП сержанта Чупрова Василия Николаевича ПОСМЕРТНО НАГРАЖДАЮ ОРДЕНОМ «Красная Звезда».

3. Приказ объявить всему личному составу частей 14 Воздушной Армии.

Командующий 14 ВА

Генерал-лейтенант авиации Журавлёв /подпись/
Начальник штаба 14 ВА

Генерал-майор авиации Аврамов /подпись/
ЦАМО РФ: ф. 33. оп. 682526. д. 1261 (наградной материал). л. 87, 87 об.

Понятно, что текст приказа готовил не сам генерал-лейтенант Иван Петрович Журавлев, он его только подписал. Текст приказа готовил кто-то из офицеров штаба армии. И как же надо было безответственно отнестись к порученному заданию, что в таком виде подготовить документы, по которым ПОСМЕРТНО награждались люди совершившие подвиг! Вот уж точно вспомнишь русские поговорки на счет тыловых «крыс». Имея на руках все необходимые документы из полка, дивизии и своего отдела кадров армии так цинично отнестись к погибшим. Имея перед глазами оперативные сводки, где только указывались фамилии погибших, неужели не хватило времени, а скорее всего просто совести, связаться с командованием полка или дивизии и уточнить правильные данные на погибших! Может быть, штаб армии, где заседал за письменным столом этот офицер, находился на передовой, и постоянно его бомбили вражеские самолеты? Или постоянные перебазировки с места на место помешали этому? Да, нет. Штаб 14-й воздушной армии довольно продолжительное время находился в одном месте, в деревне Койчала, а это как минимум километров 40 от линии фронта.

Именно поэтому в архивной картотеке на-гражденных сведений о награждении рядового Чупрова Кузьмы Алексеевича нет, однако имеется учётная карточка на не существовавшего награжденного: Чупрова Василия Николаевича, сержанта 872 шап, награждённого орденом Красной Звезды на основании приказа 095/н от 30.07.43 года.

Тем временем приближался ноябрь 2007 года. По договоренности с родными Кузьмы Алексеевича мы готовили отправку его останков на родину. Его родная сестра, проживающая в Питере, Зинаида Алексеевна, пришла перед отправкой проститься с ним. И вот мы сидим вместе с Зинаидой Алексеевной, рядом расположен нестандартный гробик с останками ее брата.

— Ну вот, мы и встретились, с тобой Кузя! — говорит Зинаида Алексеевна и смотрит на гробик. И поясняет, — Мы его так называли. Мы все детство вместе, втроем провели. Кузя, я и собака, была у нас такая. Кузьма с 1925-го года был, я с 1928. Всё вместе, везде вместе, так и выросли. Любила я его очень... Кузю...

В этот же день, на поезде из Санкт-Петербурга, через Екатеринбург, чтобы не проезжать через границу с Казахстаном, отправились останки Кузьмы Алексеевича Чупрова на Родину в Новосибирск. Сопровождал их весь долгий путь командир поискового отряда «Ягуар» из поселка Нурма Тосненского района Ленинградской области Петр Петрович Мосейчук. Хочется отметить, что на всем протяжении пути от Санкт-Петербурга до Новосибирска, на остановках в разных городах, к поезду подходили наши коллеги поисковики живущие там. А в Екатеринбурге наши друзья из поискового объединения «Возвращение» под руководством Елены Валерьевны Скуратовой оказали всю посильную помощь по пересадке на новосибирский поезд.

**Церемония
захоронения останков
К.А. Чупрова.
8 ноября 2007 года.
г.Новосибирск.**



Утро 8 ноября 2007 года в Новосибирске выдалось по зимним меркам, на редкость теплым, но дождливым. Как будто сама природа оплакивала доставленные останки своего земляка на Родину. Капельки мороси как слезинки застывали на черных шинелях курсантов Сибирского кадетского корпуса. После прощального траурного митинга в здании Дома культуры в селе Верх-Тула, на котором было сказано много трогательных слов о Кузьме Алексеевиче Чупрове, на улице выстроилась огромная процессия из жителей села, которые



пришли проститься со своим земляком. Во главе колонны с приспущенным красным знаменем шла рота почетного караула. За ней, на плечах молодых ребят несли гроб с останками героя. По православной традиции настоятель местного храма провел панихиду, и последние слова молитвы о вечной памяти запали в души всех стоящих вокруг людей. Кумачовый гроб мягко опустился в родную новосибирскую землю, прямо рядом с небольшим холмиком его родной матушки. Когда работники военно-мемориальной компании стали устанавливать памятник из черного гранита, на котором были написанные данные погибшего и нанесен его портрет в «буденовке» мне показалось, что из каменных глаз Кузьмы Алексеевича текли слезы. Померещилось, тогда подумал я, и сделал несколько фотографий цифровой камерой, перед тем, как могила утонула в цветах и венках, которые принесли его родные и близкие, односельчане и поисковики.

На следующий день в Новосибирске пошел снег. Причем так, что парализовало весь го-

род, встал почти весь общественный наземный транспорт, в метро было не протолкнуться, машины на летней резине не могли стронуться с места, и поэтому все намеченные наши поездки в этот день пришлось отложить. Мы долго сидели за столом все еще внутри, в себе переживая события вчерашнего дня. Поминая, вспоминали и встречу с родственниками Кузьмы Алексеевича. Рассказы его старшей сестры Натальи Алексеевны, которая много нового рассказала нам об этом человеке, судьба которого теперь пересекалась с нашими судьбами. И вдруг я вспомнил вчерашнее видение о слезах на памятнике, и рассказал об этом собравшимся за столом. Мы достали фотографию Кузьмы Алексеевича, которую нам передали родственники, и которая была единственной сохранившейся в семье. Именно с этой фотографии наносился лик на памятник. Как Вы знаете уважаемые читатели, по современной технологии сложные изображения на памятники теперь наносятся лазером, через компьютер, а не высекаются на камне руками мастера. Говоря проще, изображение на камне становится стопроцентной копией фотографии или рисунка, который был занесен в компьютер. С фотографии на нас глядели грустные глаза подростка, который не знает, что ему готовит будущее. Печаль и тоска была во взгляде Кузьмы Чупрова. Со слов его сестры Натальи Алексеевны мы узнали, что оказывается он погиб, не достигнув и 18 лет, так как родился в октябре 1925 года. Достав фотоаппарат и найдя в электронной памяти отснятые изображения памятника, мы были поражены тем, что действительно на фотографиях было видно, лицо Кузьмы Алексеевича готово было расплакаться, из глаз вот-вот должны были политься слезы...

Мы многое не можем объяснить в окружающем нас мире. Да, наверное, это и ненужно объяснять... Просто есть что-то, что вышло нас... Просто солдат вернулся домой, вернулся к своей матери на народную землю. Не зря на памятнике у Кузьмы Алексеевича Чупрова последней строчкой начертаны слова: «...Мама, я вернулся...».

В семье Кузьмы Чупрова сохранилось несколько его писем, отправленных из армии. По ним можно проследить географию его пути на фронт: сначала город Ишим, потом Магнитогорск, в апреле 1943 года письма приходили из Троицкой военной школы авиамехаников вооружения, последние, наверное, самые искренние и печальные, уже из полка:

«...Здравствуйтесь, дорогие мои мамочка, Наташенька, Зиночка! С горячим приветом Кузьма Чупров. Решил написать Вам сегодня письмо, хотя не знаю, когда дождусь от Вас ответа. Мама, сообщите мне, получили ли Вы или нет мои фото и доверенность, которые

выслал Вам еще из Ишима. Мама, вышлите мне денег, а то мы через полтора месяца едем на стажировку в часть, то есть на практику. Вы наверное, догадываетесь, что я имею в виду. Вы писали: каждый день слышите, как летают самолеты и стреляют, то есть тоже готовятся к будущей большой практике. Вот и мы так же будем летать и стрелять. Пока все у меня. Будьте здоровы, родные мои! До свидания. Кузьма Чупров. ПП 21317с 10 апреля 1943 года. Пишите, прошу Вас, письма чаще!...».



Памятник на могиле К.А. Чупрова. г.Новосибирск.

«...20 июня 1943 года. Здравствуйтесь, дорогие мои мамочка, Наташенька и Зиночка! Если бы Вы знали, как я хотел бы Вас увидеть, обнять и расцеловать! Как мало порой мы уделяем, друг другу внимания в обычное, мирное время, и как все обостряется, все человеческие чувства, когда ты постоянно в опасности. Простите меня за философию, но об этом я частенько сейчас думаю. Пишу письмо с места, куда мы прилетели на практику. От фронта сейчас нахожусь в ... километрах (вымарано военной цензурой). На задание пока не летаем, командир части решил нас доучивать, так что будем стрелять пока в тире, набирая фронтовой мудрости. Обо мне не беспокойтесь, живем мы не плохо. О питании и говорить не стану: оно отличное, и много еды даже остается. А живем не в казарме, а по домам. Обмундирование выдано дополнительно, но сапог не досталось. Что ж, и без них обойдемся. Пока все, родные мои. До свидания. Чупров Кузьма Алексеевич. Мой адрес: полевая почта 42180...».

До последнего боевого вылета, из которого самолет Кузьмы Чупрова не вернулся, оставался месяц с небольшим...

22 июля 1943 года началась Синявинская наступательная операция, в которой штурмовой авиаполк, в котором служил Кузьма Алексеевич Чупров, принял самое непосредственное участие... Началась «мясорубка»... Ежедневные вылеты на штурмовку вражеских позиций, атаки немецких истребителей, страшный огонь с земли зенитных орудий и гибель товарищей.

По возвращении из Новосибирска нас ждали документы Центрального архива Министерства обороны, которые по нашей просьбе выписал наш друг и коллега-поисковик из Москвы Сергей Сердюк. Он пытался найти оперативные сводки тех истребительных полков 269-й истребительной авиадивизии 14-й воздушной армии, которые прикрывали в июле 1943 года штурмовиков 281-й штурмовой дивизии. Так как именно там мы надеялись найти упоминания о таране. Каково же было наше удивление, когда мы узнали, что оперативных сводок дивизии нет на хранении в ЦАМО, точнее они есть, но начинаются только с 1944 года. По трем полкам дивизии удалось найти только оперативную сводку 254-го истребительного авиаполка, в которой говорилось, что в этот день 27 июля 1943 года они выполняли задачи по разведке войск противника и непосредственным прикрытием сопровождали на фотографирование самолет Пе-2. Оперативной сводки по 845-му истребительному полку вообще найти не удалось. А вот по 287-му истребительному авиаполку удалось разыскать отчет о боевой работе полка за июль месяц 1943 года, в котором за 27 июля 1943 года было записано:

«...в период 17:28–18:30 три самолета Як-16 под командой ст. лейтенанта Борисова сопровождали 2 самолета Ил-2 на свободный поиск наземных целей в район Бородулино. Встретили 7 истребителей противника 6 Фокке-Вульф-190 и 1 Ме-110, которые атаковали наших истребителей...».

И самое главное — ни слова о судьбе экипажей двух Ил-2, которые они прикрывали!..

Оперативная сводка штаба 14-й воздушной армии почти ничего нового нам не дала, кроме уточнения времени гибели экипажей из чего можно было сделать вывод, о том, что действительно в этом бою самолеты штурмовики прикрывались истребителями 287 ИАП.

«...Оперсводка № 415 ОГ штаба 14 ВА д.Койчала к 22.00 27.07.43 г.

1. 14 Воздушная Армия в течение дня 27.07.43 г. выполняла задачи:...

б) Парамы охотников Ил-2 уничтожала склады, железнодорожный и автотранспорт и живую

силу противника по дорогам: Мга, Шапки; Шапки, Любань....

Свои потери: сбит ЗА — 1 Ил-2; не возвратились с боевого задания 2 Ил-2....

3. 281 ШАД бомбардировочно-штурмовыми действиями групп по 4 Ил-2 под прикрытием истребителей уничтожала огневые средства и живую силу противника, разрушала оборонительные сооружения в районе безымянной высоты 1–1,5 км юго-западнее Поречье. Парамы охотников Ил-2 не допускала подхода резервов противника с направлений: Тосно, Шапки; Любань, Шапки....

Потери противника: Взорван склад с боеприпасами, подавлен огонь и частично уничтожено до 13 орудий разного калибра, 14 минометов. Уничтожено до 100 солдат.

Свои потери: Сбит огнем ЗА 1 Ил-2 (летчик лейтенант Максимов, стрелок сержант Чупров), не возвратились с боевого задания 2 Ил-2 (летчики: Ляпин, Рукавишников).

При выполнении боевого задания методом охоты 2 Ил-2 под прикрытием истребителей 18.00 штурмовали склады в районе Бородулино, огнем ЗА был подбит Ил-2 (летчик лейтенант Максимов). По наблюдению сопровождавших истребителей, лейтенант Максимов, подбитый самолет направил на склад с боеприпасами, взорвал его и погиб героически вместе со стрелком сержантом Чупровым....

Начальник штаба 14 ВА генерал-майор авиации Абрамов

Начальник оперативного отдела штаба 14 ВА подполковник Грибук...».

И вот теперь уважаемые читатели, перейдем к самому главному. Попытаемся еще раз, кратко описать боевой вылет 27 июля 1943 года. Из состава 872-го штурмового авиаполка на свободную охоту вылетают два штурмовика Ил-2, в составе экипажей Максимов–Чупров и Ляпин–Кузьмин. Для их сопровождения и прикрытия вылетает тройка истребителей Як-16 из состава 287-го истребительного авиаполка под командованием старшего лейтенанта Борисова. В районе 18 часов штурмовики находят цели для бомбоштурмового удара в районе аэродрома Бородулино и начинают штурмовку. Высота, с которой наносят удар самолеты Ил-2 от 50 до 1200 метров. В это же время тройка истребителей Як-16, которые обязаны были прикрывать штурмовики при выходе из атаки, вступают в воздушный бой с численно превосходящим противником. Как следует из документов истребительного авиаполка, наши самолеты были атакованы шестью ФВ-190 и одним Ме-110. Характерная смешанная компоновка немецкой авиагруппы говорит о том, что, скорее всего, немецкие истребители сопровождали своего разведчика, который возвращался или вылетал на боевое задание с

аэродрома Бородулино. Воздушный бой между истребителями шел гораздо выше по высоте, чем та на которой работали штурмовики. Проведенный воздушный бой оказался безрезультатным с обеих сторон. Но в это время зенитным огнем противника были подбиты оба наших штурмовика Ил-2. Кто-то из истребителей сопровождения успевает заметить, что один подбитый штурмовик разворачивается и целенаправленно врывается в склад боеприпасов, находящийся на краю вражеского аэродрома. Второй штурмовик Ил-2 при выходе из атаки подбитым уходит в северном направлении от аэродрома в сторону Ладожского озера. Но так как истребители сопровождения скованы боем с немецкими самолетами, они не успевают проследить (не говоря о том, что они должны были сопроводить) за вторым Ил-2, который на свой аэродром не возвращается. Тем самым в штабе 872-го штурмового авиаполка оба самолета относятся к разряду не вернувшихся с боевого задания. При возвращении наших истребителей на свой аэродром они докладывают, о том, что видели: один Ил-2 врвался в склад, второй ушел в северном направлении. Скорее всего, указать точно какой бортовой номер был у самолета врезавшегося в склад с боеприпасами, а какой самолет ушел подбитым от цели они не могли, так как на это очень сильно влияли следующие факторы: разность высот, слияние ниже летящего самолета на фоне местности, (не забудем, что речь идет о лете) и воздушный бой с превосходящими силами противника. Поэтому указать о том, что именно самолет Максимова–Чупрова таранил склад боеприпасов, могли только в штабе 872-го штурмового авиаполка, при составлении очередного оперативной сводки. Дивизионная и армейская оперативные сводки просто дублировали сообщение и выводы полка. Но факт остается фактом! Обломки самолета и останки экипажа Максимова–Чупрова были обнаружены в 24 км от аэродрома Бородулино, и именно место обнаружения находилось севернее относительно аэродрома. Факт о том, что огненный таран летом 1943 года на аэродроме Бородулино имел место, тоже подтвержден! Из вышеперечисленного выходит, что огненный таран 27 июня 1943 года совершил экипаж самолета Ил-2 в составе:

– летчика, младшего лейтенанта Ляпина Ивана Пантелеевича (1918 г.р., уроженец Воронежской области Буденовский район хутор Хуторский, жена Ляпина Нина Гавриловна проживала в Казахской ССР город Уральск, ул. Почиталинская д. 54. Мобилизован Таганрогским РВК Ростовской области);

– воздушного стрелка, старшего сержанта Кузьмина Михаила Михайловича (1915 г.р., уроженец Татарской АССР Лапинский район

дер. Средне-Девятово, жена Бырикова (Быринова) Александра Павловна проживала в Татарской АССР, Теньковский район, Гребеневский стекольный завод. Мобилизован Молотовским РВК г. Омска).

И вот кажется все. Кроме наших умозаключений подтвердить версию о том, что огненный таран совершил экипаж Ляпина–Кузьмина больше нечем. Все документы, которые стали достоянием истории, говорят о том, что таран совершил экипаж Максимова–Чупрова...

Но... Просто как подарок судьбы мы узнаем, что в Питере живут еще два ветерана-летчика 872-го штурмового авиаполка, оба Герои Советского Союза — Владимир Васильевич Титович и Сергей Михайлович Федяков. С ними удалось встретиться и взять интервью нашим друзьям исследователям-историкам авиации Константину Чиркину и Олегу Корытову.



**Герой Советского
Союза
Титович Владимир
Васильевич.**

Владимир Васильевич Титович родился в 1921 году. В 1943 году закончил Ворошиловградскую военную авиационную школу пилотов и с июня 1943 года в действующей армии. Звание Героя Советского Союза получил в феврале 1945 года, находясь в составе 872-го штурмового авиаполка. К сожалению, в полк он попал в июле 1943 года, буквально спустя несколько дней, после описываемых событий и поэтому рассказать подробно не смог. Но, Ивана Пантелеевича Ляпина очень хорошо помнит, так как Ляпин был его инструктором

в запасном авиаполку. В его фронтовом фотоальбоме даже сохранилась его фотография.

Кроме того, В.В. Титович знал о том, что его бывший инструктор находится на стажировке в 872 полку и у них будет несколько часов на то, чтоб встретиться и поговорить, но прибыв в полк, он узнал что Ляпин накануне погиб в бою. После продолжительной беседы и рассказа о наших выводах по поводу кто же совершил огненный таран, Владимир Васильевич произнес потрясающую фразу:

— Я знал, что Иван Ляпин просто так свою жизнь не отдаст. Очень лихой был летчик, мужественный... Он рвался на фронт из запасного полка, в котором проходил службу инструктором...

Разговор с Сергеем Михайловичем Федяковым был тяжелее из-за его плохого самочувствия, но запоминающимся. Сергей Михайлович родился в 1920 году и закончил Энгельсскую военную авиационную школу пилотов в 1941 году. Звание Героя Советского Союза присвоено в августе 1944 года. В состав 872-го штурмового авиаполка попал в декабре 1942 года, и он был свидетелем интересных нас событий.

**Герой Советского
Союза
Федяков Сергей
Михайлович
после своего 150-го
боевого вылета.**



В разговоре он сразу назвал имя Максимова — Гурий и рассказал, о том, что после возвращения истребителей прикрытия и сообщения ими о совершенном таране в штабе полка долго спорили, кто же из летчиков совершил подвиг. По словам Сергея Михайловича, решение было принято следующим образом: командир полка, вместе с замполитом и начальником штаба закрывшись в кабинете, приняли «командирское» решение: самолет на склад боеприпасов направил летчик их родного полка — Гурий Максимов. Вот так в оперативной сводке полка, а далее в документах дивизии,

а затем и армии появились записи о таране одного и о не возвращении второго самолета. И это объясняется очень простым и банальным обстоятельством. Дело в том, что Иван Ляпин был летчиком-инструктором из состава запасного авиаполка, он прибыл в 872-й штурмовой авиаполк на войсковую стажировку, и совершал свой последний боевой вылет за время командировки — на следующее утро он должен был убыть в ЗАП, а летчик Гурий Максимов был пилотом штатного состава полка. Поэтому, когда встал вопрос, о том, что кто-то из двух пилотов совершил огненных таран, предпочтение было отдано именно летчику родного полка!

Ох, как превратна матушка-судьба. Судьбы и жизни одних людей, неразрывно связаны с судьбами и жизнями других. Все в жизни взаимосвязано, ведь поступки и решения одних влияют на других. Конечно же, и Гурий Николаевич Максимов был достоин высокой награды, даже, несмотря на то, что огненный таран совершил не он. Каким он был, Гурий Максимов, смогли рассказать нам его родственники и земляки.

Гурий Максимов родился в 1922 году во Владимире. Его мать Нина Николаевна была дамской портнихой, умерла в 1942 году. Отец Николай Васильевич работал бухгалтером в банке. В семье было четверо детей: Галина (1917 г.р.), Капитолина (1919 г.р.), Гурий (1922 г.р.), Эдуард (1936 г.р.). Гурий учился в железнодорожной школе, был пионером железнодорожного отряда, ходил в авиамодельный кружок. После восьмого класса Гурий работал токарем в цехе 5 завода «Автоприбор», совмещал работу на заводе с учебой во Владимирском аэроклубе. С 1939 по 1941 год Максимов — курсант Балашовского военно-авиационного училища. Из разговоров с родственниками Гурия Николаевича выяснилась интересная деталь, дело в том, что его отец до 1917 года был регентом Храма Святых жен мироносиц во Владимире. Поэтому когда стал решаться вопрос о захоронении останков Гурия Николаевича Максимова на Родине в городе Владимире с помощью епархии было принято решение провести прощальную панихиду на закрытом с 1956 года Князь-Владимирском кладбище.

Сам факт свершения героического подвига широко пропагандировался в годы Великой Отечественной войны и послужил огромным материалом для воспитательной патриотической работы в послевоенное время. Так кроме уже указанных выше газетных публикаций, еще в 1943 году во Владимирской газете «Призыв» была опубликована статья «Герои не умирают, а живут в народе вечно. Смерть на посту — не гибель, а бессмертие». Мне хочется

привести полный текст этой статьи, так как в ней характерно прослеживается стиль и дух той эпохи:

«...Из среды владимирского комсомола вышла целая плеяда героев Великой Отечественной войны, имена которых останутся в летописях борьбы советского народа, поступкам которых будут подражать, на примерах которых будут учиться миллионы юношей и девушек.

Во всей своей могучей духовной красоте встает перед нами героический образ комсомольца-владимирца Гурия Максимова — мужественного и бесстрашного защитника Родины, павшего смертью отважных в борьбе с немецко-фашистскими захватчиками.

Гурий Максимов, окончив неполную среднюю школу, ушел работать на «Автоприбор», а отсюда его потянуло на аэродром, к крылатым машинам.

Полтора года неутомимый юноша разделял время между заводом и аэроклубом. Он работал и настойчиво учился летному делу. И то, и другое делал хорошо. Гурий принадлежал к тем людям, которые внешне ничем не выделяются, но пускают корни в жизнь глубоко и растут спокойно и уверенно.

С аттестатом отличника Гурий Максимов в 1939 году поступает учиться в военно-летную школу.

Война с немецко-фашистскими убийцами застает его мастером летного дела. Позднее он — один из лучших штурмовиков ленинградской авиации. В воздушных боях он проявлял величайшую смелость, находчивость, презирая смерть. Настойчивость и упорство, железная воля и исключительное хладнокровие — черты его характера.

Неукротимость летчика, его чкаловский характер наводили на врагов смертельный страх. Он обладал не только мастерством, но и огромной внутренней убежденностью.

Родина, свобода и жизнь — вот источник его силы и невиданного героизма.

...Боевой день подходил к концу. Младший лейтенант Максимов получил приказ вылететь на бомбардировку колонны вражеских войск, двигавшейся к линии фронта. В воздух поднялась грозная машина. Цель достигнута. Максимов начал расстреливать фашистов пушечно-пулеметным огнем. Вражеские зенитки открыли перекрестный огонь по советскому самолету. Снаряд фашистского орудия разорвался рядом с кабиной. Выход остался один — выброститься с парашютом. Но стойкий сокол принял решение: он направил горящий самолет на склады противника. Гигантский столб дыма и огонь поднялся на месте гибели отважного летчика.

Великим подвигом во имя Родины закончил он свою короткую, но славную жизнь молодой большевик Гурий Максимов. За самоотвержен-

ное выполнение боевого задания и героизм тов. Максимов посмертно награжден орденом Красного Знамени.

Свое детство и юность Гурий Максимов провел в родной семье. Его мать, Нина Николаевна, человек большой культуры, была для детей не только матерью, но и другом. Кто знает юного Гурия, тот помнит этого культурного мальчика, увлекающегося музыкой и спортом. Хорошим примерам он учился не только у матери, но и у своей сестры Галины.

Галина Николаевна Моторина — старый комсомольский работник. Много работала она по созданию и укреплению пионерской организации в нашем городе. После смерти матери и гибели брата Галина Николаевна взяла на воспитание семилетнего брата Эдика. Имеет трехлетнюю дочурку Нину. Муж на фронте.

Горячо любил Гурий и свою младшую сестру Капитолину. Эта замечательная женщина мужественно пережила суровые испытания войны. Проводив мужа на фронт, она осталась одна с дочкой. Она честно работала и жила. Ее муж Голубев Николай вернулся недавно с фронта. Он сказал, что Капитолина Николаевна создала крепкую, дружную семью.

Родные героя отечественной войны Гурия Максимова достойны своего брата.

А. Конькова...»

Как Вы понимаете, эти материалы служили основой для других публикаций о Гурии Максимове, в том числе и статьи, подготовленной в 1973 году В. Елагиным, которую мы приводили выше. Последователями этой работы уже в 2000 году стали воспитанники музея Дворца детского (юношеского) творчества города Владимира, которые встречались с сестрами Гурия Николаевича Максимова и на основе этих встреч подготовили реферат «Имя и подвиг» с которым выступали в музее на Поклонной Горе в городе Москве. А в годы войны политработники 14-й Воздушной армии и Волховского фронта популяризировали подвиги летчиков авиасоединений армии. Как говорится в научной работе Института военной истории Министерства Обороны СССР «На Волховском фронте 1941–1944 гг.»:

«...В 283-м истребительном авиаполку после проведения митинга пять летчиков, подали заявления с просьбой принять их в партию. Лейтенант В.Д. Коняхин в своем заявлении писал: «...Только партия большевиков могла воспитать таких бесстрашных героев, какими являлись коммунист Трубицын и комсомолец Максимов, которые беззаветно любили свою Родину. Я горжусь тем, что защищаю свою любимую Родину здесь, под великим городом Ленина. В бой с ненавистным врагом хочу идти коммунистом. Клянусь, что это высокое звание оправдаю с че-

стью, а если для победы потребуется моя жизнь, то отдам ее, как Трубицын и Максимов...».

Для сведения:

– Трубицын Иван Иосифович, гвардии майор командир АЭ 4-го гвардейского бомбардировочного авиаполка. Самолет Пе-2 гвардии майора Трубицына был сбит в воздушном бою 24 февраля 1943 года, летчик выпрыгнул с парашютом, но разбился, захоронен в дер. Сарожа Тихвинского района Ленинградской области.

– Коняхин Василий Дмитриевич, старший лейтенант 287-го истребительного авиаполка. На фронте с июля 1943 года. За годы войны совершил 227 боевых вылетов, провел 28 воздушных боев, в которых лично сбил 17 и 2 в группе с другими летчиками, самолетов противника. 18 августа 1945 года присвоено звание Герой Советского Союза.

Конечно, нельзя переоценить, проводимую пропаганду в годы войны. На примерах стойкости и мужества выросло не одно поколение нашей молодежи. Такая работа действительно была нужна в страшное время войны. И примером такого отношения к памяти погибших товарищей может служить письмо одного из однополчан Гурия Максимова. К сожалению, письмо, которое хранится в семье погибшего летчика, подписано только именем автора и мы не знаем его фамилии. Намного проще и человечнее кажутся эти слова, адресованные сестре Гурия Максимова — Капитолине Николаевне Голубевой:

«...21 августа 1943 года. Здравствуй-те, Капа!!! Много потерял я друзей, много гибли у меня на глазах. Но эта потеря для меня очень ощутительна. Нет больше Гурки, с которым вместе скитались, спали под одним одеялом, вместе делили горе и радость, с которым строили планы, замечательной будущей жизни. И как больно думать, что его нет. Никак моя душа не может поверить, что его уже нет. Но, увы это так. О сколько ненависти у меня против этих ублюдков, которые оборвали его жизнь. С каким наслаждением я смотрю, когда подо мной рвется удачно сброшенная бомба, поднимая все в воздух, возвращая этих гадин на землю в разобранном виде. От всей души, Капа, вместе с Вами скорблю о потере вашего любимого брата и моего лучшего друга. Я понимаю, Капа, это тяжелая утрата для Вас. Я мишу за него, не одна еще тонна бомб будет брошена на головы так называемых гансов и фрицев. Гурка жив в наших сердцах, и помрет только вместе с Нами. Будем, Капа, помнить о нем, пускай в каждом нашем движении он будет присутствовать вместе с нами. Исполняю Вашу просьбу. Посылаю вырезку из газеты

«Сталинский сокол». Пишите. С приветом, Владимир...».

Гораздо официальнее было письмо от командира 872-го штурмового авиаполка подполковника Н. Кузнецова:

«...Капитолине Николаевне Голубевой. На Ваше письмо по поводу запроса о брате Максимове Гурии Николаевиче сообщая следующее: 27 июля с/г при выполнении боевого задания погиб смертью храбрых в борьбе с немецко-фашистскими захватчиками. Верный сын Родины, Ваш брат Гурий проявив исключительную храбрость и героизм во имя нашей Родины и народа, не желая сдаться озверелому и ненавистному врагу, не щадя своей жизни, с целью нанести огромного ущерба противнику, он пожертвовал собой. Товарищ Максимов был и остается образцом преданности, мужества и героизма для всего личного состава части, его подвигом восхищаются воины не только нашей части, но и фронта о чем Вы можете убедиться в прилагаемой вырезке из газеты. За проявленную храбрость при исполнении служебных обязанностей младший лейтенант Максимов Гурий Николаевич посмертно награжден орденом «Красное Знамя». Командир войсковой части 42180, подполковник Кузнецов. 21 августа 1943 года...».

В конце семидесятых – начале восьмидесятых годов огромную работу по поиску пропавших без вести авиаторов 14-й Воздушной армии проводил совет ветеранов во главе с руководителем группы «Поиск» подполковником в отставке А.А.Тепляковым. С 1982 по 1989 год ветераны выясняли обстоятельства гибели экипажа Максимова–Чупрова. Вот выдержка из статьи «Вечная слава героям» в тосненской газете «Ленинское Знамя» за 9 мая 1989 года:

«С надеждой, что кто-то из местных жителей в деревне Бородулино помнит этот случай, мы направили в середине января 1989 года в Ленинградской облвоенкомат копии архивных справок на Максимова и Чупрова с просьбой поручить Тосненскому горвоенкомату уточнить место гибели экипажа и увековечить память его членов.

В ответном письме Тосненского горвоенкома С.Н. Кудряшова от 16 февраля 1989 года говорится: «Уважаемый товарищ А.А. Тепляков! На Ваше письмо сообщая, что экипаж самолета Ил-2 872-го штурмового авиаполка 281-й штурмовой авиадивизии младший лейтенант Максимов Гурий Николаевич, воздушный стрелок рядовой Чупров Кузьма Алексеевич погибли в районе деревни Бородулино. В начале 50-х годов из района деревни Бородулино были произведены перезахоронения останков советских воинов в г.Любань у железнодорожной школы № 25. Исполному городского Совета г.Любань даны указания

по увековечению памяти погибших советских летчиков».

Затем пришло письмо от председателя исполкома Любанского городского Совета народных депутатов Е.И. Васякиной от 29 марта 1989 года, в котором говорится:

«Товарищу Теплякову А.А. Исполком Любанского городского Совета народных депутатов сообщает, что фамилии младшего лейтенанта Максимова Г.Н. и рядового Чупрова К.А. будут занесены на мемориальную доску к 9 мая 1989 года.

Почти через 12 лет стало известно место гибели и перезахоронения героического экипажа. Так успешно закончился еще один поиск нашей поисковой группы. Мы сразу же сообщили об этом сестрам летчика с надеждой, что они навещают могилу брата в день увековечения его памяти...».

Если честно, очень трудно было в советское время получить хоть какую информацию из архива. Сказывался дух эпохи полной секретности и молчания. В те времена не приветствовалось искать правду в истории, трудно было исследователям, если даже дело касалось и их однополчан. Более 12 лет ушло на то, чтобы ветеранам собрать информацию об их погибшем экипаже. Да и на местах, судя по сохранившейся переписке Александра Александровича Теплякова не всегда «горели желанием» быстро помочь, а тем более установить полную картину произошедшего! Вот и ответ Тосненского горвоенкома полное подтверждение сказанному. На каком основании были сделаны выводы, что именно останки экипажа самолета, таранившего Бородулинский аэродром, перенесли в братскую могилу в Любани? Были найдены свидетели их захоронения немцами или местными жителями и установлена могила? При переносе могилы были обнаружены личные вещи погибших? Общаясь с местными жителями деревни Бородулино в настоящее время, мы интересовались этим вопросом. Никто из них не смог вспомнить о каких-либо захоронениях в районе их деревни. Да и в годы войны вся эта территория находилась под оккупацией все три года с августа 1941 по январь 1944 года. Наступление нашей 54-й армии Волховского фронта при освобождении Любани прошло стороной в 20 километрах от деревни. А если и переносили останки летчиков, так получается, что в братской могиле в Любани похоронен другой экипаж самолета. Скорее всего, посчитали так: раз переносили останки погибших солдат из района деревни Бородулино, то значит там должны быть и указанные авиаторы! Ответ Любанского исполкома вообще является официальной отпиской: дано указание свхше увековечить, увековечили! А как увековечили это отдельный вопрос! На памятных плитах

любанского захоронения, которое находится рядом с церковью, у бывшей железнодорожной школы выбиты следующие сведения: «... мл. л-т Максимов Г.Н., погиб 25.07.1942 года, ряд. Чупров К.А., погиб 25.07.1942 года...». Вот так! Ошиблись не только в дате смерти героического экипажа, вместо 1943 года записали 1942, но и фамилию воздушного стрелка смогли переиначить: вместо Чупрова появился Чупров! Прямо повторяется история с написанием наградного листа в далеком 1943 году!

Наверное, что-то свхше подсказывало сестрам Гурия Николаевича Максимова, о том, что захоронение в Любани не то место, где похоронен их брат. Хоть и получили тогда в 1989 году они письмо от ветеранов 14-й Воздушной армии об увековечении имен экипажа самолета, но не поехали...

Вот и настал черед рассказать о живой памяти, которую берегут владимирцы о своем земляке Гурии Николаевиче Максимове. О том, что эта память живет, наверное, все поняли еще раньше, когда мы рассказывали о поступающей информации из Владимира от Олега Гуреева и Натальи Симановой, после их общения с родственниками погибшего летчика. Но теперь рассказ о том, что увидели поисковики своими глазами и почувствовали своим сердцем. Наверное, только на такой земле, где чтят православные святыни и живут такие отзывчивые и благородные люди.

Автобус, на котором выехали поисковики Ленинградской и Новосибирской областей, со своими коллегами из Удмуртской Республики, прибыл в город Владимир утром 11 мая 2008 года. Нас уже встречали хозяева под руководством Олега Николаевича Гуреева. Оказалось, что весь город уже знал, что завтра состоится торжественно-траурная церемония захоронения останков их земляка летчика Гурия Максимова. Поэтому нашу разношерстную делегацию принимали как родных. Все поисковики стали в этот день почетными гостями Владимиро-Суздальского музея заповедника. Вдыхая теплый воздух Владимира, и наслаждаясь величием и красотой Успенского и Дмитриевского соборов, мы понимали, что вот тут в этом святом городе прошло детство и юность того человека, чьи останки мы нашли и привезли на родину. Именно на этих улицах он начинал, свой небольшой жизненный путь — бывший Дом пионеров, тут Гурий Максимов занимался в музыкальной школе, а вот Дом офицеров — сюда он ходил в авиамодельный кружок. Именно отсюда у него появилась мечта стать летчиком. Нам казалось, наверное, он и полюбил так небо, потому что нельзя не полюбить такое чистое и голубое небо, которое раскрывалась над нами в этом городе. Посещая храмы, и причащаясь у мощей святых, все лег-

че и спокойнее становилось душе. Как будто что-то свыше привело нас сюда и говорило о том, что мирская жизнь коротка, а души и память человеческая живут веками. Это чувствовалось, когда мы руками прикасались к стенам храма. Сколько видели эти камни? О, если бы они умели говорить. Наверное, мы услышали бы и о Великом князе Владимире Святославовиче и Андрее Боголюбском, а затем эти стены рассказали бы нам и о Гурии Максимове и обо всех других, кто стоял под этими сводами.

На следующие утро, 12 мая 2008 года в Князь-Владимирской церкви прошло отпевание Гурия Максимова. Как говорилось выше, его отец — Николай Васильевич был регентом (руководителем церковного хора) Мирносицкой церкви и поэтому, несмотря на воинствующий атеизм советского строя, при рождении Гурия в 1922 году крестили. Понятно, что это произошло почти скрытно и можно сказать трагично для семьи Максимовых. В середине двадцатых Николая Васильевича Максимова репрессировали, и родные до сих пор не знают место его захоронения. Храм Святых жен мироносиц, где крестили Гурия, был снесен в 1929 году. Но, все же отец успел заложить в сына ту частицу веры и духа, которая возможно и помогла ему вернуться на Родину спустя шестидесятилетия после смерти. Об этом и говорил на церемонии отпевания настоятель Князь-Владимирской церкви отец Сергей (Фестинатов). Трогательные слова молитвы: «Сотвори ему Вечную Память», олицетворяли эту истину. В стенах церкви, рядом с прахом погибшего пилота стояла его фотография и

планшетка, сделанная руками новосибирских поисковиков с его единственной прижизненной наградой — медалью «За оборону Ленинграда». В строю поисковиков, один из кадетов Сибирского кадетского корпуса держал в руках фотографию Кузьмы Алексеевича Чупрова, тем самым, напоминая собравшимся, что в этот момент душа второго члена экипажа самолета тоже присутствует на церемонии, так же как и в Новосибирске, где фотография Гурия Максимова присутствовала на захоронении останков воздушного стрелка.

Огромная траурная процессия, которая следовала за гробом с останками летчика прошла рядом с могилой его матери, которая умерла в 1942 году из-за болезни и была похоронена на старом Князь-Владимирском кладбище. В годы войны Гурию удалось побывать на могиле матери, это было в январе 1943 года. Тогда рядом с могилой росла небольшая березка, на стволе которой молодой летчик написал свое имя в память о том, что он будет всегда рядом с матерью. Спустя годы родные сестры Гурия Николаевича Максимова поставили рядом с могилой мамы символическую стелу Гурию, так как даже не знали где, погиб их брат. А в березу в один из дней попала молния, которая сломала верхушку дерева на высоте около 10 метров. Но береза выстояла! И сейчас, когда рядом с могилой матери пронесли останки ее сына, и они еще раз пересеклись душами, береза напоминала церковный подсвечник с сожженными свечами, так как на месте перелома появились не просто отростки ветвей, а стали расти стволы новых молодых березок, устремленные ввысь как свечи.

Церемония захоронения останков Г.Н. Максимова. 12 мая 2008 года. г.Владимир.



Под звуки государственного гимна и прощального салюта родная владимирская земля приняла останки своего отпрыска — летчика 872-го штурмового авиаполка младшего лейтенанта Гурия Николаевича Максимова. Его похоронили на новом городском кладбище в Высоково, рядом с могилами его сестер и брата, которые так и не дождались его возвращения домой. Но на установленном памятнике были выбиты самые трогательные слова: «Мама, я вернулся...».



Отдав все положенные гражданские и воинские почести погибшему пилоту, все отправились на завод «Автоприбор», где еще до войны работал Гурий Николаевич Максимов. Там тоже бережно хранят память о своем земляке. На памятной стеле, которая расположена на территории завода, увековечены имена всех автозаводчан, которые не вернулись с полей сражений Великой войны. В этом списке есть и фамилия Максимова. Поисковики побывали в том цехе, где работал Гурий. Понятно, что сейчас этот цех выглядит по-другому, он оснащен новым современным оборудованием. Теперь в заводском музее будут представлены как исторические реликвии обломки самолета, на котором младший лейтенант Максимов вылетел в свой последний полет. Затем все отправились к железнодорожному вокзалу, на улицу Железнодорожную, которая раньше называ-



лась Мироносицкой. Там в доме № 9 родился и вырос Гурий Николаевич. Каменные стены этого дома сохранились до сих пор. Второй деревянный этаж отсутствует, окна первого этажа заколочены досками. Но, стоя перед этими каменными стенами, которые еще помнили погибшего летчика, мы ощущали его присутствие. В этот момент, кто-то из удмуртских девчонок, произнес: «А давайте, повяжем здесь георгиевские ленточки в память о Гурии». Интересно было наблюдать за местными жителями, которые проходили мимо, спеша по своим делам и увидев эту картину, останавливались в немом оцепенении сначала не понимая, что нужно молодым людям в камуфляжной одежде, которые снимали с себя повязанные георгиевские ленточки и крепили их к окнам почти разрушенного старого дома...

Буквально в 50 метрах от этого дома стояла небольшая часовенка, вырубленная из дерева. Как пояснил нам Олег Гуреев, она воздвигнута на том месте, где когда-то стоял Храм Святых Жен Мироносиц, снесенный в советское время в 1929 году. Это было то место, где крестили Гурия Максимова, и где он впервые увидел владимирское небо. Отсюда начинался его жизненный путь... И вот сейчас, мы его потомки стояли на этом месте и думали, что вот так по необъяснимым стечениям обстоятельств, множеству совпадений и открытий, объединенные одним делом и верой пришли сюда. Начав свой путь от небольшого болотца в Тосненском районе, где закончилась непродолжительная молодая жизнь владимирского паренька, мы пришли в ту точку, откуда начиналась жизнь этого человека... Все замыкается... Жизнь и смерть, смерть и жизнь.

Открытие памятника на могиле Г.Н. Максимова. г.Владимир.

Вот так окончательно успокоились души двух молодых пареньков из 43-го, младшего лейтенанта Гурия Николаевича Максимова и красноармейца Кузьмы Алексеевича Чупрова, которые оставили свой след в памяти людей...

Да, это не они совершили огненный таран на бородулинском аэродроме, но разве от этого они не заслужили право быть награжденными боевыми орденами, за которые заплатили своими молодыми жизнями. Оба погибших экипажа в летний день 27 июля 1943 года уже потому заслуживают геройского звания, что выполняя боевое задание шли на верную смерть! Мы уже рассказывали, что из себя представлял немецкий аэродром в Бородулино под Любанью. При вылете на боевое задание обоим экипажам была поставлена задача на «свободную охоту». Они могли выбрать цель и менее защищенную зенитными орудиями, могли бомбить и расстрелять на дорогах подвоза любую колонну противника, могли сбросить бомбы на небольшие гарнизоны противника и уйти живыми, вернуться на свой аэродром! Но! Они, экипажи Максимова–Чупрова и Ляпина–Кузьмина выбрали самое тяжелое, самую трудную цель для штурмовиков! Они понимали, что идут на верную смерть! Вот в чем величие их ПОДВИГА!

Но представьте себе еще более страшную картину. Идти на верную смерть и знать, что никто и никогда не узнает, как ты прожил свою последнюю минуту жизни. В какие-то доли секунды принять решение идти на таран, а может быть всю свою жизнь готовиться к этой единственной минуте? Тем не менее, решение было принято, и охваченный пламенем штурмовик, снова развернутый на цель уверенной рукой летчика, пошел на огненный таран.

Не нам знать и судить, что думали Иван Ляпин и Михаил Кузьмин в своем последнем пике. Ясно только одно, что самолет был направлен на склад боеприпасов по велению и решению командира экипажа — летчика. Мы не знаем, воздушный стрелок Михаил Кузьмин был убит или ранен, а возможно и жив, и никто никогда не узнает, какими фразами обменялись они в полете через переговорное СПУ над вражеским аэродромом. Страшно погибнуть вот так! В самом деле, приняв геройскую смерть, остаться на более чем 60 лет неизвестными... И в семьях кроме заученной «на зубок» штампованной фразы — пропал без вести больше ничего... У обоих были уже свои семьи — жены, а возможно уже и дети, что скорее всего. Да и матери с отцами, братья и сестры остались, не ведая, как дорого они отдали свои молодые жизни. Ивану Ляпину на то время было 25 лет, а Михаилу Кузьмину — 28.

Так вот поэтому и нужна работа поисковиков. Что бы вот так, когда уже кажется, что не осталось ни малейшей зацепки установить судьбы погибших, приходили в дома наших сограждан горькие, но долгожданные конверты с письмами от поисковиков. Жаль только, что время берет свое, почти полностью ушли ветераны, кто перенес на себе страшное лихолетье войны, вынес весь тяжелый груз крови и смерти. Понятно, что давно ушли родители, тех, чьи останки мы сейчас находим на полях сражений, ушли из жизни почти все жены, уходят сестры и братья, да зачастую и дети. Но живет, живет еще в сердцах последующего внучатого поколения та жажда правды, и вера в то, что не могли бесследно пропасть их деды... У каждого живущего на земле был

Летчик-инструктор Иван Пантелеевич Ляпин (в первом ряду в середине) среди курсантов.



и есть свой крест, который он нес и несет по жизни. И все имена, даже бесследно пропавших, знает Бог! А еще почти в каждой русской семье (не от названия страны, а от священной Руси) живет память, о тех, кто положил начало их роду. Пускай не до десятого колена, но помнят и почитают тех, кто отдал свои жизни, или вернулся калекой (не только в физическом смысле) с войны, и прожил те страшные годы... Нет неизвестных солдат, есть страшная человеческая беспамятность... Бог всем судья...

Параллельно происходящему шел поиск родных и близких летчика Ивана Ляпина и воздушного стрелка Михаила Кузьмина. К большому сожалению, до сих пор не удалось найти родных и близких Ивана Пантелеевича Ляпина. А вот осенью 2008 года, откликнулись коллеги-поисковики из Татарстана. Из Республиканского поискового объединения «Отечество» Рафик Салахиев сообщил, что удалось разыскать дальних родственников Михаила Михайловича Кузьмина. Его жена и сын уже умерли, трагически погиб внук, правнучка Светлана Кузьмина в этом году оканчивает школу. К сожалению, о своем прадедушке она практически ничего не знает. Зато поисковики встретились с Ниной Парамоновной Кузьминой, женой младшего брата Михаила Кузьмина — Ниной Парамоновной Кузьминой. Рассказ, записанный ими на диктофон, мы приведем полностью, так как именно в этом диалоге передается та душевная атмосфера, та сила духа русских людей перенесших за свой век столько горя и страданий.

«... Беседа с родственницей М.М. Кузьмина — женой его младшего брата Алексея, Ниной Парамоновной Кузьминой. Беседовали Рафик и Мария Салахиевы. г.Казань, 7.12.2008.

— Нина Парамоновна, Илья Геннадьевич Прокофьев, поисковик из Ленинградской области, разыскивает родственников членов экипажа Ляпин–Кузьмин. Он установил, что именно этот экипаж совершил огненный таран склада боеприпасов на аэродроме д.Бородулино Ленинградской области летом 1943 года. Обратился к нам за помощью собрать больше информации о Кузьмине Михаиле Михайловиче здесь в Татарстане. Вот мы и пришли к Вам, так как, оказалось, что никого из людей, кто знал Михаила, кроме Вас, уже не осталось.

— И Мишу некому даже перевезти и здесь похоронить?

— Нет-нет, о захоронении на родине речи не идет. От них ведь ничего не осталось, после тарана и взрыва.

— Из Кузьминых я только одна, сноха их, осталась, Кузьминых нет. Есть, правда еще сестра Михаила Михайловича, но она уже давно сильно болеет. Мой сын очень гордился, что он Кузьмин, говорил: «Я один Кузьмин остался!»

А вот скоро три года будет, как умер. Фотокарточек Мишиных не осталось. Миша — одно лицо с моим мужем, (показывает фотографию мужа, Алексея). Миша, Леша и Сережа — одно лицо. У бабушки одна была карточка, которую она все время держала у груди, она была очень маленькая. Но она вряд ли сохранилась. Фотографии не сохранились, так как дети играли с ними.



**Младший брат
Михаила
Михайловича
Кузьмина —
Алексей.**

— Расскажите, пожалуйста, о семье Кузьминых.

— Мишу я не знаю, муж мой был в семье их самый младший, последыш, пришла я к ним в дом после войны. На войне были Миша, Сережа, Саша и Тоня. Тоня 2,5 года на фронте была. «Один раз, — говорит, — такой был бой, утром смотрю, я стою одна с винтовкой, никого живого нет, все полегли. Стою одна, а ветер воеет! ноябрь был месяц. А куда мне идти я и не знаю. Туда оглянулась, там земля с небом сходится, сюда смотрю, там тоже земля с небом сходится. Я шла-шла и нечаянно попала к своим, весь день и всю ночь шла, не зная куда иду». Вернулась с войны здоровая, после войны работала бухгалтером. Из братьев знаю только Сашу — Саша вернулся с фронта, был потом военный, служил в Иркутске, два раза за то время сколько я в этом доме жила, приезжал в гости, потому я его и знаю, погиб Саша при исполнении служебных обязанностей, лет в 50. Миша и Сережа пропали без вести, похоронки не было, я только слышала о них от бабушки. У Кузьминых была интересная семья. Я к ним пришла в большую семью на Аметьево. Я из другой семьи — деревенская, но приехала в город учиться: мой крестный был директор заво-



Сноха Михаила
Михайловича
Кузьмина —
Нина Парамоновна
Кузьмина.

да, дочь его (моя двоюродная сестра) — врач, сын — инженер на 16-м заводе, а вышла вот замуж в дом, где 17 человек, восемь из них детей. Нас на Аметьево называли дружная семейка — никогда не ругались. Мама Мишина — бабушка Вера (отчество не помню, звали все ее «бабаныя», это вместо «мамы», почему-то ее и в деревне все так звали, я пришла к ним и тоже так звала), Тоня (1925-го года рождения, красавица) — сестра Миши, ее 2 детей, другая сестра с мужем у них 4 детей, Вася самый старший брат Миши (с 1912 года, его на фронт не взяли по болезни), я с мужем, наши 2 детей, двоюродная сестра (крестница), у нее ребенок был, а дальше — я со счета сбилась (смеется), столько лет прошло... Жили на Аметьево в доме большом, ну как большом — обычном деревенском, площадью метров 50. Спали, кто, где придется — кто под кроватью, кто на кровати, кто на столе, но главное — семья была интересная: никогда никто ни с кем не ругался, все были с юмором, жили очень весело, дружно. Помню, бабаныя всегда с детьми возилась, нравилось это ей, всегда вокруг нее 5–6 детей, она просто сидит и приглядывает за ними, родители заняты. Вот такая она была добрая очень.

Мишу не знаю, вот муж мой очень пел хорошо, на баяне играл, в Германии служил четыре года, на аккордеоне играл. Когда уходил в армию (послевоенный призыв), дом еще в деревне стоял, через год дом с разрешения его перевезли из деревни Среднее Девятово на Аметьево в Казань, всей семьей перебрались в Казань.

— Расскажите о самой деревне.

— Деревня наша была большая, я тоже родом из той же деревни, что и Кузьмины. Я всегда ездила в деревню, я ее любила. В Среднее Девятово у меня оставались мачеха и сестра

моя, но уже 22 года, как бабушка (*видимо — мачеха, прим. М.С.*) умерла, с тех пор я в деревню не езжу, а сейчас там из родни никого нет, даже троюродных не осталось. В 30–40-е годы в нашей деревне была школа только четырехлетка, а в соседней деревне, через три километра, в Смолдеярово, церковь большая стояла, школа семилетка. А после семилетки мы только трое из нашей деревни кончили 10-летку — в Лаишево в райцентр надо было ехать. Тогда ведь после войны учились-то за деньги, это только кто ничего так жил, небедно, мог себе позволить много учиться. Как учился Миша — не знаю, у нас большая разница в возрасте, я его в деревне не знала, маленькая видимо еще была. Кузьмины очень способные. В деревне они жили бедно по сравнению с нами. У них так много народу было. Работали крестьянами — что придется — на всех работах деревенских. Бабушка (т.е. мама Миши) у них была очень добрая, хорошая, отца их я уже тоже не застала, дети все по матери пошли — добрые, веселые, способные. Вот мой Леша, например, — не было такого дела, какое бы он не сумел сделать, даже шорты сыну сам шил, в магазине таких не купишь. Все они такие были. Ну и раз Миша из деревни уехал в те годы, значит тоже очень способный был — ведь из деревни в то время не уезжали.

— А что Вам известно о семье Михаила Михайловича, как женился, как в Омск уехали, как там жили.

— Бабушка про это не рассказывала. Михаил женился на Шуре. Бабушка только смотрела на карточку и говорила: «Миша, Миша ты сам себя погубил». Его бы на фронт не взяли. Он работал на заводе начальником, на весь завод была бронь, а он ушел добровольцем. Шура после войны вышла замуж. Жили где-то в Казани, потом в Шеланге. Сын Миши Володя, как-то приходил перед призывом в армию, месяца три до армии жил у бабушки на Аметьево.

А в деревне про Мишу никто ничего сейчас не знает. Там сейчас уже больно-то коренных жителей не осталось. Вот пришел ко мне мой брат, он живет в Казани, а в деревню ездит на кладбище к родителям. Говорит: «Нин, я тебе новость скажу, в деревне гудят во всю, я вот, например, не знаю кто это Кузьмин Михаил Михайлович». Я говорю: «Да это же мой деверь! Кузьмин Михаил, отца тоже Михаилом звали. На фронт ушел вот когда. Это же моя родня, как же я не знаю».

Жалко, что поздно нашли, бабушка так его ждала. Все ходила и носила маленькую карточку, все смотрела. Я говорю: «Бабаныя, что ты все смотришь карточку, расстраиваешься только». — «А, я посмотрю, посмотрю, и легче мне бывает, и лучше я сплю». Я была молодая, не понимала, говорила: «Смотри-смотри,

будешь легче спать». А теперь я сама старая, тоже смотрю-смотрю на фотографии и потом лягу спать. Всё пережить это надо, оказывается! Это надо всё пережить...

Чуть пораньше нашли бы, чуть пораньше бы. Какая радость была бы бабушке.

Умерла бабаня примерно в 1970-м году, а отец умер до войны или в первый год войны. Четверо детей были на войне, двое погибли, а бабушке ничего за это тогда не давали. Да она ничего и не просила. Раньше бабушки вон, какие были, смиренные такие...».

Наверное, эта история — рассказ о жизни и смерти, уникальной природе человеческой стойкости и духа, непоколебимой вере и надежде, яркий пример эпохи, в которой достойно прожили, несмотря на все тяготы и лишения, наши с Вами близкие и родные. Сквозь десятилетия пронесли, люди, светлую память о них, которая все эти годы жила в их сердцах.

Как в калейдоскопе проносятся в памяти, яркие и незабываемые впечатления. Натруженные и мозолистые руки поисковиков. Уходящая вдаль по болотной тропинке цепочка новосибирских поисковиков, несущих на своих плечах необходимое полевое имущество и утопающих по колено в торфяной жиже. Искореженные обрывки дюрала и броневых листов, выглядывающие из-под мха, на которых как кажется, остановилось время с того самого момента, когда объятый пламенем штурмовик врзался в болото.

Как наяву слышу голос и слова Зинаиды Алексеевны Чупровой обращенные к маленькому красному гробику с останками родного брата: «Ну вот, мы и встретились, с тобой Кузя...».

Поднимая голову вверх, вижу голубое чистое владимирское небо, именно то небо, которое впервые увидел и полюбил крещенный в Храме Святых Жён Мироносиц Гурий Максимов.

Потом пожелтевшие от времени старые страницы архивных донесений и сводок, списков потерь, которые так скупно и так безжалостно просто описывают то, что не каждый бы смог совершить: «...самолет направил на склад с боеприпасами, взорвал его и погиб геройски...».

Седой ветеран, со звездой Героя на лацкане пиджака, вглядываясь в старое фронтовое фото, с болью и грустью говорит мне: «...Я знал, что Иван Ляпин просто так свою жизнь не отдаст. Очень лихой был летчик, мужественный...».

Представляю, как в заснеженной Казани, в теплой и уютной квартире с образами святых на стене, русская старушка слышит новость, принесенную через полвека из ее деревни: «...Нин, я тебе новость скажу, в деревне гудят во всю, я вот, например, не знаю кто это Кузьмин Михаил Михайлович». И сама тихо добавляет: «...Жалко, что поздно нашли, бабушка так его ждала. Все ходила и носила маленькую карточку, все смотрела...».

Прокофьев Илья Геннадьевич, 2008–2009.

Ленинградская область – Санкт-Петербург –
Новосибирск – Владимир.

Автор выражает глубокую признательность Олегу Корытову, Константину Чиркину, Петру Мосейчуку, Наталье Некрасовой, Валентину Лемешеву, Олегу Гурееву, Рафику и Марии Салахиевым.

Масалов Герман Павлович

Летчик 43-й АЭ 15-го отдельного разведывательного авиаполка ВВС Краснознаменного Балтийского Флота младший лейтенант МАСАЛОВ Герман Павлович.

2 сентября 1944 года на самолете Як-9д (заводской номер 13166085) из-за отказа мотора произвел вынужденную посадку на болото в районе д. Липово Кингисеппского района Ленинградской области. Самолет разбит, утонул. Летчик невредим.

На одном из обломков номер самолета: 13166885.



Место вынужденной посадки самолета Як-9д на болоте в районе деревни Курголово Кингисеппского района Ленинградской области установлено в 2002 году поисковым отрядом «Высота» (руководитель Виктор Николаевич Дудин). В послевоенное время самолет частично разграблен на металлолом. При обследовании места вынужденной посадки найдены два подвесных бака, что говорило о том, что самолет использовался в морской авиации. Установлен номер самолета: 13166885. На одной бирке выбит номер: завод № 166 № 1114020, 202000. Останков летчика не обнаружено.



При исследовательской работе в Центральном военно-морском архиве было установлено следующее:

– Як-9 № 13166085 выпущен 9.12.43 г., убыл в 10-й ГИАП ВВС КБФ 14.12.43 г., прибыл в полк 11.1.44 г., но вскоре (14.2.44) был передан 15-му ОРАП. Потерян при аварии 2.9.44 г. списан 22.2.45 г.

– в реестре самолетного парка ВВС ВМФ на 1944 год самолет типа Як-9д с номером 13166085, который стоял на вооружении в 43 авиационной эскадрильи ВВС Краснознаменного Балтийского флота.

– согласно книги учета потерь материальной части и летного состава частями ВВС КБФ за 1944 год и акта технического состояния самолета, представленного на списание от 26 сентября 1944 года значится, что летчик 43 АЭ младший лейтенант МАСАЛОВ Герман Павлович 2 сентября 1944 г. на самолете Як-9д № 13166085 из-за отказа мотора произвел вынужденную посадку на болото в районе д. Липово Кингисеппского района. Самолет разбит, утонул. Летчик невредим.

Основание: ЦВМА, фонд 12, опись 3, дело 456, лист 186; фонд 187, опись 0012247, дело 2, лист 87; опись 0012249, дело 2, лист 73; фонд 596, опись 1, дело 48, лист 116.

Мацаков Дмитрий Трофимович

Место падения самолета И-16 тип 17 в районе 2-х километров от деревни Ивановское Кингисеппского района Ленинградской области обнаружено в октябре 2002 года поисковым отрядом «Форпост» (г. Кингисепп, руководитель Виктор Викторович Костюкович). При первичном обследовании места падения были обнаружены фрагменты самолета и пристыжной системы парашюта. По рассказам местных жителей, в пятидесятые годы самолет подвергся подрыву, в результате чего останки летчика были выброшены из самолета и захоронены в братской могиле на мемориале в поселке Ивановское. Несмотря на то, что при останках найдена планшетка с документами, летчик остался неизвестным. 1-го ноября 2002 года международной российско-эстонской экспедицией отрядов «Форпост» (г. Кингисепп, руководитель Виктор Костюкович), «Военный



мемориал» (г. Нарва, руководитель Алексей Колпаков) произведен подъем фрагментов двигателя, оставшихся в воронке, для установления личности пилота. Установлен номер двигателя: М-25 № 197182. В 2003 году сводной поисковой экспедицией проведено дополнительное обследование двух воронок на болоте. В результате обнаружена авиационная пушка ШВАК № К 537, тем самым установлен тип самолета — тип 17. На дне одной из воронок обнаружен небольшой фрагмент костных останков пилота (от ноги). По номеру двигателя, по документам Центрального архива Министерства обороны установлено: на данном самолете не вернулся с боевого задания из района Ивановское, старший лейтенант, командир АЭ Мацаков Дмитрий Трофимович.

Командир АЭ 44-го истребительного авиаполка 7-го истребительного авиакорпуса ПВО города Ленинграда, старший лейтенант МАЦАКОВ Дмитрий Трофимович, 1910 г.р., уроженец: Грузинская ССР, Тбилисская область, Марткайский район, село Калиновка. Жена Лидия Андреевна, проживала: РСФСР, Ленинградская область, Ломоносовский (ранее Красносельский) район, поселок Ропша, ДНС (дом начальствующего состава) № 2. Кадровый.

Не вернулся с боевого задания на самолете И-16 тип 17 (заводской номер 117) с мотором М-25 № 197182, сбит огнем зенитной артиллерии противника 18 июля 1941 года в районе села Ивановское Кингисеппского района Ленинградской области, упал на северный берег реки Луга.

Найденные останки были захоронены в братской могиле села Ивановское Кингисеппского района Ленинградской области.

Из документов Центрального архива Министерства обороны Российской Федерации:

1) «В книге учета осмотра самолетов в частях 7 истребительного авиакорпуса ПВО, значится: 18 июля 1941 года, тип самолета: И-16 тип 17, № самолета: 117, № мотора: 197182, летчик Мацаков, сбит зенитной артиллерией противника».

2) «Сведения о потерях личного состава 44 истребительного авиаполка, значится: за период с 22 июня по 18 июля 1941 года: 2 авиаэскадрилья, самолет И-16, летчик — старший лейтенант Мацаков Д.Т., 18 июля 1941 года в районе Ивановское (оз. Самро) при штурмовке наземных войск, самолет подбит



огнем зенитной артиллерии, судьба летчика неизвестна».

3) «Именной список безвозвратных потерь начальствующего и рядового состава 44 ИАП: Мацаков Дмитрий Трофимович, старший лейтенант, командир эскадрильи. Уроженец: Грузинская ССР, Тбилисская область, Марткайский район, село Калиновка. Жена Лидия Андреевна Мацакова, проживала: Ленинградская область, Красносельский район, почтовое отделение Ропша, дом начсостава № 2. Погиб при выполнении боевого задания 18 июля 1941 года».

4) Донесение 7 ИАК ПВО Ленинграда: «...18 июля 1941 года. 44 ИАП. Командир звена старший лейтенант Мацаков Дмитрий Трофимович. В 17:58 с аэродрома Шоссейная вылетело шесть И-16 44 ИАП и с аэродрома Сиворицы пять МИГ-3 7 ИАП — вся группа ушла на разведку в район оз. Самро. В районе Ивановское сильным огнем ЗА был сбит стар-

ший лейтенант Мацаков на И-16 и упал на северном берегу р. Луга...».

Разыскивая родственников погибшего летчика, поисковики разместили данную информацию на поисковом форуме сайта Солдат.ги. Благодаря активной поисковой работе Ильдара Бикбаева (руководитель Общественного фонда поисковых отрядов республики Башкортостан) на запрос откликнулся внучатый племянник летчика Михаил Мацаков: «... Только сейчас по телефону переговорил с Михаилом Мацаковым. Его бабушка подтвердила, что Дмитрий — это их родственник. Михаил сообщил, что родители Михаила жили в Новгородской области в Сольцах, потом переехали в Орловскую область. Сам Михаил сейчас служит по контракту в Майкопе. Бабушка его переехала на Украину и живет сейчас там. У бабушки были фотографии Дмитрия. Его брат Иосип во время войны тоже был летчиком! Дмитрий родился в Грузии, а Иосип по-моему на Украине... С уважением, Ильдар Бикбаев...».

Долгий путь к имени неизвестного пилота

Посвящается памяти жителя села Ивановское Кингисеппского района Ленинградской области Геннадия Александровича Михайлова и летчика 44-го истребительного полка, старшего лейтенанта Дмитрия Трофимовича Мацакова.

Село Ивановское, Кингисеппский район Ленинградской области. Июнь 2001 года.

После церемонии захоронения останков воинов 2-й дивизии Ленинградской армии народного ополчения, погибших в районе Ивановского в июле-августе 1941 года, к нам подошла молодая пара, мужчина и девушка. Поинтересовавшись, действительно ли мы поисковики они представились — Павел Дьяконов и Мила Кудряшова, журналисты. Здесь в Ивановском, они отдыхают, снимая небольшой домик на лето. Услышав, о том, что в этот день на воинском мемориале в центре поселка состоится церемония захоронения, останков погибших в войну воинов, они поспешили сюда. Поинтересовавшись нашими находками и поисковыми историями, они попросили разрешения принять участие в одной из экспедиций, которую готовил Виктор Костюкович со своим отрядом «Форпост» в ближайшее время. Ребята-журналисты заинтересовались историей боев под Ивановским, так как уже несколько лет отдыхали в этих местах, и слышали от местных жителей о трагических и жестоких боях, которые развернулись в этих краях в 1941-ом, кровавом году Великой Отечественной войны. Они приняли решение подготовить подробный материал об этих боях с исполь-

зованием рассказов местных жителей, работы поискового отряда и других источников, как военных архивов, так и большого количества мемуаров ветеранов войны. И вот отработав с ребятами из «Форпоста» всю весеннюю экспедицию 2002 года, перелопатив огромное количество архивных и мемуарных материалов, записав большое количество воспоминаний местных жителей, которые еще помнили военное лихолетье, их журналистское исследование было напечатано в Петербургском журнале «Город» в августе 2002 года.

Выдержка из материала Павла Дьяконова и Милы Кудряшовой, напечатанный в Петербургском журнале «Город» № 16 (33) от 19 августа 2002 года.

Из рассказа местного жителя села Ивановское Александра Федоровича Носарева, 1935 г.р.: «...Самолетов упавших много было. За деревней у Трубецкой дороги (где копали поисковики), болотце есть такое, там самолет упал. И мужики все ходили и разбирали его на металлолом: ломали двигатель, крылья, хвост. В конце концов, подложили под него противотанковую мину и думали, что его выбросит из болота. А его разорвало так, что часть выкинуло, а часть глубже в воронку ушла — достать невозможно. Тогда я за вилами домой побежал. Сначала вытащили ящик с патронами, потом копнули еще, смотрим — нога человеческая в унте. Потом и летчика зацепили, у него, правда, головы не было, наверно, когда взрывали, оторвало. У него планшет был с документами, но там все истлело, пулемет и наган,

Мацаков Д.Т.

который забрал один взрослый дядька. Мне за работу достались такие здоровые часы летчика, а другу Вальке — его ремень. Имя летчика определить удалось по номеру на корпусе, решили захоронить в братской могиле на Ивановской...».

Узнав о таком рассказе, который был записан со слов одного из жителей села Ивановского, Виктор Костюкович направился в село, искать очевидцев гибели указанного самолета. Из дополнительных разговоров выяснилось, что имя погибшего летчика в селе ни кто не знал, и все сходились на том, что документы в планшетке не сохранились, а останки пилота хоронили в Ивановском как безымянного. Скорее всего, в своем рассказе Александр Федорович Носарев сказал о том, что якобы имя летчика было установлено, пытаясь немного сгладить историю о летчике. Указать точное место, где упал самолет он не смог. Но на помощь пришел еще один житель Ивановского — Геннадий Александрович Михайлов. Его дом поисковики Кингисеппского «Форпоста» уже два года использовали как базу. Геннадий Александрович старался помочь поисковикам: и имущество помогал вывозить на своем «ЗИЛе», и гостеприимно разрешал пользоваться его домом и баней в осенние холодные дни. Но за эти два года ни разу не вспомнил о том, что он и сам знает место, где упал самолет. И вот этот случай напомнил ему о самолете.

Октябрь 2002 года. Окрестности села Ивановское Кингисеппского района Ленинградской области.

В один из дней Геннадий Александрович повел нас на болото, где находилась воронка с обломками самолета. Сам Геннадий Александрович уже давно не был на этом болоте, и место помнил приблизительно. Изрядно уставшие и вымокшие мы все-таки обнаружили на небольшом болоте, буквально в 1,5 км от села, заросшую мхом воронку. Если бы нас на это место не привел проводник и не сказал, что это и есть то место, где упал самолет — мы бы и не догадались об этом. Воронка почти вровень слилась с болотом, в округе ни что не напоминало, о том, что здесь могли находиться обломки самолета. Включив миноискатель, мы сразу же убедились в том, что Геннадий Александрович вывел нас прямо на место падения самолета. Миноискатель, постоянно подавал сигналы о нахождении подо мхом металлических предметов. Начав разгребать мох, мы обнаружили ржавую гильзу от поршня, чуть поодаль наткнулись на целую бронеспинку от самолета и одну единственную чашку винта. На самом краю заплывшей воронки мы обнаружили пряжку от парашюта. По обнаруженным



Работа на месте падения самолета.

обломкам мы сделали однозначный вывод — перед нами место падения самолета И-16. Со слов Геннадия Александровича, который, оказывается, был свидетелем разграбления самолета, местным мужикам удалось извлечь из воронки мотор самолета, который и разобрали на металлолом. А коленчатый вал, который был из черного металла и не представлял ценности, свалили обратно в воронку. Прощупав воронку длинными металлическими шупами, мы наткнулись в одном месте на глубине около метра на что-то массивное.

Вернувшись в дом Геннадия Александровича, посоветовавшись, мы пришли к решению, что для установления имени неизвестного пилота, нам необходимо достать из воронки коленчатый вал мотора самолета. Мы уже знали, что на многих деталях коленвала мог находиться выбитый продублированный номер мотора, по которому и удастся установить личность погибшего летчика. Следующий приезд мы запланировали на ближайшие выходные и к тому же решили пригласить для участия в подъеме



наших друзей из Эстонии — поисковый отряд «Военный Мемориал» из города Нарвы, под руководством Алексея Колпакова.

На следующие выходные мы только к субботнему вечеру смогли добраться до домика Геннадия Александровича в селе Ивановское. В жарко натопленном доме нас ждали друзья из кингисеппского и эстонского поисковых отрядов. Их лица сияли. Оказывается, не дождавись нас, они весь день отработали на месте падения самолета и, самое важное, достали из воронки коленчатый вал мотора, который уже лежал во дворе у дома. Мы не смогли удержаться и, схватив фонарики, выбежали во двор. Очищая от нависшего мха остатки мотора, мы сразу же установили его марку, это был М-25а. Очистив щеткой шатуны и противовесы обнаружили выбитый номер: 197182. Теперь дело оставалось за архивом. По номеру мотора самолета мы предполагали установить и имя летчика.

Церемония захоронения останков пилота Д.Т.Мацакова.



В последний день работы на месте падения истребителя, совместно с поисковым отрядом «Высота», под руководством Виктора Дудина, мы подняли из воронки авиационную 20-мм пушку ШВАК с номером К-537, и благодаря этому уже точно знали и тип самолета: И-16 тип 17.

Из документов Центрального Архива Министерства Обороны Российской Федерации:

1) «В книге учета осмотра самолетов в частях 7 истребительного авиакорпуса ПВО, значится: 18 июля 1941 года, тип самолета: И-16 тип 17, № самолета: 117, № мотора: 197182, летчик Мацаков, сбит зенитной артиллерией противника».

2) «Сведения о потерях личного состава 44 истребительного авиаполка, значится: за период с 22 июня по 18 июля 1941 года: 2 авиаэскадрилья, самолет И-16, летчик — старший лейтенант Мацаков Д.Т., 18 июля 1941 года в районе Ивановское (оз. Самро) при штурмовке наземных войск, самолет подбит огнем зенитной артиллерии, судьба летчика неизвестна».

3) «Именной список безвозвратных потерь начальствующего и рядового состава 44 ИАП: Мацаков Дмитрий Трофимович, старший лейтенант, командир эскадрильи. Уроженец: Грузинская ССР, Тбилисская область, Марткайский район, село Калиновка. Жена Лидия Андреевна Мацакова, проживала: Ленинградская область, Красносельский район, почтовое отделение Ропша, дом начсостава № 2. Погиб при выполнении боевого задания 18 июля 1941 года».

Вот так, спустя полвека, благодаря воспоминаниям местных жителей, настойчивости журналистов и работе поисковых отрядов удалось установить имя ранее неизвестного пилота, захороненного в селе Ивановское Кингисеппского района Ленинградской области.

Илья Прокофьев,
Фонд поисковых отрядов Ленинградской области

Медведев Сергей Семенович

Место вынужденной посадки самолета И-16 на северо-западной окраине Макарьевского болота, в Тосненском районе Ленинградской области обнаружено в 1990 году поисковым отрядом «Победа» (при Ленинградском обкоме ВЛКСМ, руководитель Александр Сергеевич Рувимов). При обследовании обломков самолета был установлен номер двигателя: М-62 № 624698, и номер самолета № 2921228. Останков летчика обнаружено не было. По предположению поисковиков, самолет был подбит зимой 1941–1942 года, так как было найдено лыжное шасси, летчик, скорее всего, остался в живых.

По данным Центрального архива Министерства обороны РФ было установлено, что само-

Летчик 123-го истребительного авиаполка 7-го истребительного авиакорпуса ПВО города Ленинграда младший лейтенант МЕДВЕДЕВ Сергей Семенович, 1916 г.р., уроженец: УССР, город Суммы, ул. Новоселецкая, д. 15, жена Павлова Александра Григорьевна. Кадровый.

Не вернулся с боевого задания 1 декабря 1941 года (по другим документам 3 декабря 1941 года) из района мыса Осиновец (Ладожское озеро, Ленинградская область) на самолете И-16 тип 29 (заводской номер 310) с мотором М-62 № 624698. Из-за нехватки горючего сел на территории противника. Остался жив, перешел линию фронта, вернулся в полк 4 декабря 1941 года.

Для сведения: заместитель командира АЭ 123 ИАП 7 ИАК ПВО лейтенант Медведев Сергей Семенович не вернулся с боевого задания 15 (14) февраля 1942 года на самолете И-16 тип 29 № 239, мотор № 1151.



лет И-16 с мотором М-62 № 624698 из состава 123 ИАП 7 ИАК ПВО Ленинграда 1-го (по другим документам 3-го) декабря 1941 года сел на территории противника после воздушного боя из-за отсутствия горючего. Летчик, лейтенант Медведев, прибыл в часть 4 декабря 1941 года. По документам Центрального архива Министерства обороны РФ номер самолета И-16 на котором не вернулся лейтенант Медведев был 2921310. Обнаруженный номер 2921228 говорит о том, что самолет неоднократно находился в ремонте и на нем использовались запасные части с других самолетов.

Мельник Павел Мартьянович

Командир 2 АЭ 230-го штурмового авиаполка 232-й штурмовой авиадивизии 14-й Воздушной армии лейтенант МЕЛЬНИК Павел Мартьянович, 1915 г.р., уроженец: УССР, город Одесса. Родителей нет, воспитанник детдома. Жена Клавдия Арсентьевна Архипова, проживала: РСФСР, Ростовская область, город Сальск. Мобилизован Ашхабадским РВК. Кадровый, в РККА с 1940 года.

Не вернулся с боевого задания 15 января 1943 года на одноместном варианте самолета Ил-2 (заводской номер 4140) с мотором АМ-38 № 292279. При атаке истребителей противника оторвался от группы в районе 10 км восточнее Липка Мгинского (в настоящее время Кировского) района Ленинградской области. Сбит истребителями противника в районе Рабочего Поселка № 5.

В декабре 2000 года поисковиком отряда «Молодежный Исторический Фонд» Василием Быстрым (руководитель отряда Игорь Сергеевич Вепрев) в мелиоративной канаве на Синявинских торфоразработках, возле озера Глухое, в Кировском районе Ленинградской области были найдены мелкие обломки советского самолета и останки летчика.

При подъеме обломков самолета силами поискового отряда «МИФ» было установлено, что самолет, по всей видимости, взорвался еще в воздухе, а тело пилота, пристегнутое к бронеспинке ремнями, выбросило далеко вперед.

При останках были найдены наручные часы, вещевая книжка офицера, все записи в которой были смыты водой, два компаса, значок парашютиста и орден Красной Звезды № 23757 с нацарапанной надписью: «Клаве посвящаю».

По номеру награды в документах ЦАМО РФ было установлено имя офицера — командира

Орден Красной Звезды, вещевая книжка офицера и значок парашютиста, найденные при останках П.М. Мельника.



Мельник П.М.

эскадрильи 230 ШАП лейтенанта Мельника Павла Мартьяновича.

В наградном листе, по которому П.М. Мельник награжден орденом Красной Звезды, сказано:

«... В РККА с 1940 года... Младший лейтенант Мельник с 06.09.1941 по 27.09.1941 г. совершил 22 боевых вылета на уничтожение германского фашизма...»

06.09.1941 г. произвел боевой вылет в составе девяти самолетов СБ на уничтожение переправы противника на р. Днепр в районе Дериевка. Переправа была разрушена.

07.09.1941 г. произвел вылет в составе звена левым ведомым на бомбометание переправы противника в районе р. Днепр у д. Потоцкое. В результате бомбометания переправа также была уничтожена.

15.09.1941 г. тов. Мельник летал в составе двух звеньев на бомбометание колонн и скопления противника в районе Козельщина. Бомбометание выполнено, бомбами и пулеметным огнем уничтожены автомашины и живая сила противника.

Все двадцать два вылета выполнялись в сложной обстановке. Не раз тов. Мельник возвращался с задания с поврежденным самолетом, умело производил посадку, сохраняя экипаж и самолет...»

После переучивания на самолеты Ил-2 230-й авиаполк продолжил боевые действия



на Калининском фронте. С началом операции «Искра» по прорыву блокады Ленинграда вся 232 штурмовая авиадивизия была переброшена на Волховский фронт.

15 января 1943 года командир эскадрильи П.М. Мельник не вернулся с боевого задания. Посмертно он был представлен командиром полка к ордену Красного Знамени.

«...За период пребывания на Калининском и Волховском фронтах лично произвел 8 боевых вылетов и его эскадрилья произвела 40 боевых вылетов. В своей работе тов. Мельник проявил мужество и храбрость...

20.12.1942 года на Калининском фронте ведущим в группе 6 самолетов при противодействии сильного ЗП и ЗА огня нанес удар по наземным войскам противника, сделал три атаки, в результате которых экипажи наблюдали большой взрыв склада боеприпасов — уничтожено 4 орудия, 2 тягача и 5 автомашин.

13.01.1943 года ведущим в паре с бреющего полета при противодействии сильного наземного огня сделал пять атак по артпозициям на северной окраине Сигалово. В этот же день произвел еще вылет парой и пять раз атаковал артпозиции 2 км юго-восточнее Сигалово. Экипажи наблюдали разрывы бомб и РС в расположении ЗА артиллерии. Тов. Мельник оба раза без потерь привел группу домой.

Командование наземных войск за 13.01.1943 подтвердило хорошую работу летных экипажей.

15.1.1943 года тов. Мельник в составе 7 самолетов Ил-2 при сильном заградительном ЗА и ЗП огне произвел пять атак по артпозициям, что 1 км южнее РП № 6 (20–30 орудий) и по ж.д. составу на станции РП № 6. В этом районе был подбит ЗА и с задания не вернулся. В результате атаки замечены взрывы в расположении артпозиций, разрушено и загорелось 3 вагона.

Тов. Мельник оттренировал эскадрилью

в полете группой 6–8 самолетов. Группа хорошо бомбит и стреляет.

За личную храбрость и героизм, проявленные в борьбе с германским фашизмом — достоин к представлению правительственной награде — ордену Красного Знамени».

Но к сожалению, так как лейтенант П.М. Мельник из полета не вернулся и считался пропавшим без вести, наградной лист командованием дивизии утвержден не был.

Павел Мельник летал на одноместной модификации штурмовика Ил-2, в которой не предусматривалось наличие стрелка-радиста. Как показали результаты подъема обломков самолета и останков летчика, в свой последний вылет командир эскадрильи пошел без парашюта...

В результате поиска родных пилота была найдена его супруга — Клавдия Арсентьевна Архипова, которой лейтенант Мельник посвятил свою награду.

Останки лейтенанта Павла Мартьяновича Мельника были похоронены 18 января 2001 года на воинской площадке кладбища Марьино, в городе Кировске Ленинградской области. На месте захоронения установлен памятник.

Поисковики у могил поднятых ими летчиков.



«Клаве посвящаю...»

Весь год в Ленинградской области проводились крупномасштабные поисковые экспедиции «Вахта Памяти». Цель поисковых экспедиций — поиск непогребенных останков воинов, погибших в боях за Ленинград в годы Великой Отечественной войны, установление их имен и торжественное захоронение со всеми положенными гражданскими и воинскими почестями, розыск родных погибших солдат, чьи имена удастся установить в ходе проведения поисковых работ.

2000 год. Район озера Глухое Кировского района Ленинградской области.

В дождливые выходные дни поздней осени 2000 года, в районе бывших Синявинских

торфоразработок, где ежегодно бывают тысячи любителей охоты и рыбалки и где 59 лет назад громыхали жестокие бои по прорыву блокады Ленинграда, Василий Быстров — поисковик из общественной организации «Молодежный Исторический Фонд», на бруствере торфяной канавы увидел чуть прикрытые мхом фрагменты человеческих останков. Вместе с костными останками руки на поверхность удалось извлечь хорошо сохранившиеся рукава гимнастерки и кожаного реглана. Такие регланы носили только летчики. Откуда среди синявинских карьеров мог взяться погибший летчик, тем более рядом не было видно каких-либо фрагментов разбившегося самолета? Может быть он выпрыгнул с парашютом и был убит в воздухе?

Ребята стали искать дальше. Откачали воду, сделали несколько плотин, чтобы не поступала вода, и их взорам открылась страшная картина — в торфяном иле лежали останки летчика. Он был пристегнут ремнями безопасности к бронеспинке самолета. Возможно, вражеский снаряд попал в машину, самолет разорвало на куски и из разбитой кабины пилота выкинуло из разваливающегося самолета.

Январь 1943 года. Операция «Искра».

В начале января 1943 года под Ленинград, для участия в операции по прорыву блокады города, прибывают дополнительные штурмовые авиационные полки. В их составе с Калининского фронта на аэродромы 14-й Воздушной армии приземляются грозные штурмовики Ил-2 230-го штурмового авиационного полка. Летчики сразу же начинают интенсивно вылетать на бомбо-штурмовые удары по переднему

— 15 января 1943 года. В составе семи самолетов Ил-2, при сильном заградительном зенитно-артиллерийском и зенитно-пулеметном огне произвели пять атак по артпозиции, что 1 км южнее Рабочего Поселка № 6 и по железнодорожному составу на станции Рабочий Поселок № 6. В результате атак отмечены взрывы в расположении артпозиций, разрушено и загорелось 3 вагона...

В результате этого боя с выполнения боевого задания не вернулся командир 2-й АЭ, лейтенант Мельник Павел Мартьянович. Его самолет, израсходовав весь боезапас, при выходе из атаки был отсечен от основной группы самолетов парой «мессершмитов». Самолет Мельника под огнем немецких истребителей на бреющем полете уходил в сторону Ладжского озера... Защитить летчика было некому... Павел Мельник летал на одноместном варианте Ил-2, стрелка в самолете не было...

Вернувшиеся на аэродром летчики долго не могли поверить, что их командир погиб, хотя шансов выжить у Павла было немного, он вылетел даже без парашюта... Командир полка тоже ждал возвращения Мельника и именно за этот бой представил Павла Мартьяновича к ордену Красного Знамени. «...Делу партии Ленина-Сталина и Социалистической Родине предан. За период пребывания на Калининском и Волховском фронтах лично произвел 8 боевых вылетов и его эскадрилья произвела 40 боевых самолетовылетов. В своей боевой работе товарищ Мельник проявил мужество и храбрость в борьбе против германского фашизма. Товарищ Мельник оттенировал эскадрилью в полете группой 6–8 самолетов. Группа хорошо бомбит и стреляет. За личную храбрость и героизм, проявленные в борьбе с германским фашизмом — достоин представления к правительственной награде...»

Декабрь 2000 года. Район озера Глухое Кировского района Ленинградской области.

При останках погибшего летчика оказались документы. Из них удалось разобрать только вещевую книжку офицера, но и она не принесла имени воина. Но вот на гимнастерке летчика блеснул орден Красной Звезды! На ордене был выбит номер 23757, а на закрутке виднелась выцарапанная надпись: «Клаве посвящаю...».

Связавшись с Центральным архивом Министерства обороны РФ, нам удалось установить имя неизвестного героя. Этим орденом был награжден командир эскадрильи 230 штурмового авиаполка лейтенант Мельник Павел Мартьянович, родившийся в 1915 году в городе Одессе. По архивным документам Павел Мартьянович значился пропавшим без вести 15 января 1943 года при выполнении задачи по поддержке наступления пехотных частей

Наградной лист с представлением П.М. Мельника к ордену Красного Знамени.



краю немецкой обороны в районе Синявинских высот.

Выдержки из боевого донесения 2-й авиаэскадрильи 230 ШАП:

— 13 января 1943 года с бреющего полета при противодействии сильного наземного зенитного огня совершено пять атак по артпозиции на северной окраине Сигалово. В этот же день еще один вылет и пять атак артпозиций 2 км юго-восточнее Сигалово. Экипажи наблюдали разрывы бомб и реактивных снарядов в расположении огневых точек артиллерии. Оба раза вернулись без потерь. Командование наземных войск за 13.01.1943 подтвердило хорошую работу летных экипажей.

Мельник П.М.

при прорыве блокады Ленинграда. В личном деле летчика №1682549, хранящемся в Центральном архиве Министерства обороны РФ, находится представление о награждении лейтенанта Мельника П.М. орденом Ленина и наградной лист от 22 января 1943 года к ордену Красного Знамени. Но так как 15 января 1943 года он не вернулся с боевого задания и стал числиться пропавшим без вести — наградной лист и представление не были утверждены. В наградном листе к ордену Красной Звезды № 23757, по которому удалось установить имя летчика, было сказано: «...младший лейтенант Мельник с 6 по 27 сентября 1941 года совершил 22 боевых вылета на уничтожение германского фашизма... 6 сентября 1941 произвел боевой вылет в составе девяти самолетов СБ на уничтожение переправы противника на реке Днепр в районе Дериевка. Переправа была разрушена. 7 сентября 1941 года произвел вылет в составе звена левым ведомым на бомбометание переправы противника на реке Днепр у деревни Потоцкое. В результате бомбометания переправа также была уничтожена. 15 сентября 1941 товарищ Мельник летал в составе двух звеньев на бомбометание колонн и скопления противника в районе Козельщина. Бомбометание выполнено, бомбами и пулеметным огнем уничтожены автомашины и живая сила противника. Все двадцать два вылета выполнялись в сложной обстановке. Не раз товарищ Мельник возвращался с задания на поврежденном самолете, умело производил посадку, сохраняя экипаж и самолет...».

Апрель 1942. Город Сальск Ростовской области.

Они познакомились на танцах. Красивый, высокий младший лейтенант Павел Мельник и Клавдия Архипова, медсестра местного госпиталя. Летчики полка, в котором служил Павел, переучивались в Сальске на штурмовик Ил-2, а медицинский персонал госпиталя выхаживал раненых, которые ежедневно поступали с фронта. В конце танцевального вечера Павел подошел к Клаве, а после проводил до дома. Он рассказывал, что он детдомовский, родом из Одессы, рассказывал, как в 1941 бомбили переправы через Днепр. Она — о раненых, о войне, которая помешала ее учебе в медицинском институте. Через неделю они решили пожениться. Их счастье длилось несколько месяцев. Клава работала в госпитале, Павел осваивал новый штурмовик, вечерами они гуляли вдвоем, им хорошо было вместе, они любили друг друга. Но вот учеба летчиков закончилась, и они улетели на Калининский фронт. Павел каждый день писал письма, оформил на жену денежно-вещевой аттестат, который буквально спас жизнь ослабевшей от болез-



ни матери Клавдии. В одном из писем Павла Мартыновича была вложена фотография, на которой он был с только что полученным орденом Красной Звезды. В письме он написал, что на ордене, который ему вручили за 1941 год, он нацарапал «Клаве посвящаю»...

Личные вещи, найденные при останках П.М.Мельника.

Январь 2001 года. Город Санкт-Петербург. Фонд поисковых отрядов Ленинградской области.

Как только мы установили имя найденного летчика, началась работа по поиску родных погибшего. Были звонки и факсы в Одессу, Москву, Ростов. К нашему поиску подключились поисковики из Ростова, журналисты программы «Забытый Полк», сотрудники Военно-Мемориального Центра Генерального Штаба ВС РФ... И вот долгожданный звонок — Клавдия Арсентьевна Архипова жива, живет в Ростове.

Город Сальск Ростовской области.

В марте 1943 года на имя Архиповой Клавдии Арсентьевны пришло печальное письмо от командира части, в которой служил Павел. Пропал без вести... но ведь не погиб, так что надежда есть. Если бы ее, этой надежды

не было, Клава сразу легла и умерла бы от горя. Она стала писать письма и запросы, разыскивая родного человека. Уже закончилась война, вернулись фронтовики, вернулись многие бывшие военнопленные, прошедшие уже наши сталинские лагеря, а Павла все не было.

Шли годы, любовь к Павлу жила в ней всегда. Но как жаль, не дал Бог завести тогда ребенка, частицу Паши. Человеческое сострадание и забота о раненых, которых Клавдия продолжала выхаживать и после войны, свело ее с фронтовиком Виктором Чередниченко. Она несколько лет буквально «ставила его на ноги» и думала, а вдруг где-нибудь вот так же и ее Паша... После излечения Виктора они переехали в Ростов. С годами боль о первом муже притупилась, забылись детали, но любовь к Павлу жила всегда. Вечером, чтобы не увидел Виктор, доставала небольшую фотокарточку Павла и смотрела... смотрела, утирая горькие слезы.

В июне 1997 года умер Виктор и она осталась одна. Только она и фотографии Павла, которые до смерти второго мужа приходилось держать у сестры. Виктор очень ревновал Клавдию к погибшему мужу.

Декабрь 2000 года. Город Ростов.

Звонок в тот вечер перевернул все, что устоялось за эти долгие 60 лет. Мысли, чувства, любовь — все, чем она жила те недолгие месяцы 1942 года, воскресили в ней Павлушу Мельника... Она ждала, так долго ждала этого вечернего звонка. Пусть прошло 60 лет, пусть повседневная жизнь сделала свое дело, но это должно было случиться — он вернулся. Вернулся из небытия, вернулся

точно таким, каким остался в ее памяти и на последних фотокарточках — веселый, крепкий и также горячо ее любящий. Она долго рыдала, когда услышала в телефонной трубке слова: «На ордене, по которому удалось установить личность погибшего, надпись «Клаве посвящаю...»».

15 января 1943 года. Волховский фронт.

В тот день командир 2-й авиаэскадрильи 230 штурмового авиаполка Павел Мельник собрал экипажи эскадрильи. Провел инструктаж, отметил недостатки предыдущих боевых вылетов, совершенных накануне.

Войска Ленинградского и Волховского фронтов рвали оборону немцев. Каждый боевой вылет штурмовиков был необходим пехоте как воздух. Без них, «сталинских соколов», пехоте было тяжело прорывать укрепленную оборону немецких войск. Немцы целых два года возводили в этих местах неприступную крепость. Каждая высота, каждая ложбинка были усеяны огневыми точками, ДОТаами, ДЗОТаами, земляными заборами в несколько рядов. Шел третий день операции «Искра», еще чуть-чуть и враг будет сломлен, еще чуть-чуть и Ленинград соединится с Большой землей.

Погода была нелетная. Уже второй день «воздушные рабочие войны» были прикованы к земле облачностью и снегопадами. Приказ на взлет пришел неожиданно. Павел выскочил из землянки и устремился к самолету, за ним бежали летчики его эскадрильи...

Вот и взлет. Низкое небо. Задача: нанести бомбо-штурмовой удар по артиллерии немцев и остановить подвоз боеприпасов на железнодорожном узле. Забыл надеть парашют — ну и ладно, главное, что надо лететь добывать фашистов. Рукой ощупал орден Красной Звезды на своей груди, там дорогая надпись, которую он выцарапал, когда получил орден: «Клаве посвящаю...»

Январь 2001 года. Город Ростов.

Все эти дни, с 15 по 18 января 2001 года Клавдия Арсентьевна звонила по несколько раз в день Володе Щербанову, руководителю Ростовских поисковиков, который поддерживал с ней связь: «Володя, Вы знаете, не могу спать. Все время вспоминаю Павлушу... Я наверное, ужасная грешница — столько лет прожила с Виктором, а сейчас все время думаю о Павле...».

В эти дни, как в замедленном кино, перед ней прошла вся ее жизнь с Павлушей...

15 января 1943 года Павел Мельник шагнул в неизвестность, 18 января 2001 года, в день 58-й годовщины прорыва блокады Ленинграда, ее Павлуша наконец-то обрел свой последний покой...

Церемония захоронения останков лейтенанта П.М. Мельника. 18 января 2001 года.



18 января 2001 года. Поселок Марьино Кировского района Ленинградской области.

Солнечный, без облачка, погожий день. На воинском кладбище в поселке Марьино застыл почетный караул. Два курсанта-поисковика из Военно-инженерного космического университета имени А.Ф. Можайского у могилы Павла Мартьяновича Мельника держат в руках бархатные подушечки с орденом Красной Звезды и значком парашютиста. Рядом стоят ребята из «Молодежного Исторического Фонда», Игорь Вепрев, Василий Быстров, это они морозным днем 3 декабря 2000 года «подняли» Павла. «Подняли» — так мы, поисковики, называем процедуру, когда извлекаем из траншей и воронок, окопов и блиндажей останки наших павших солдат. В одном молчаливом строю стоят школьники из Кировска и Санкт-Петербурга, Председатель Законодательного Собрания Ленинградской области и вице-губернатор области, жители Марьино и Кировска, глава Кировского района и председатель Комитета по делам молодежи области, журналисты и поисковики, а в центре — лейтенант Павел Мельник, тот, кто 58 лет назад приближал дату 18 января, священную для всех Ленинградцев.

Прощальные слова батюшки по окончании гражданской панихиды и отпевания. Троекратный салют из заиндевших на морозе автоматов, гимн Родины и большие еловые ветви, склонившиеся над могилой, как будто плачущие по человеку, который прошел свой путь до конца...

«Уважаемые участники захоронения останков моего мужа, командира эскадрильи 230-го штурмового авиаполка Мельника Павла Мартьяновича, погибшего в январе 1943 года при осуществлении прорыва блокады Ленинграда. Выношу Вам глубокую благодарность и признательность за Ваше участие. Спасибо Вам, что он наконец-то предан земле. К сожалению, далеко от моего проживания и из-за моей тяжелой болезни я не могу побывать около его могилы, поклониться и по-

ложить венок. Поэтому обращаюсь к Вам с просьбой сделать это. Сможете ли венок или табличку уложить с надписью: «Незабытому, Доброму Павлику от Клары...». Я буду Вам очень благодарна. Мне 80 лет, это будет уже последнее перед моим уходом из жизни. Крепко жму Вам руки, обнимаю. До свидания. Клавдия Арсентьевна Архипова. 16 апреля 2001 года. Помяните его у могилы...».

Это было последнее письмо Клавдии Арсентьевны Архиповой. Она ушла из жизни 9 мая 2001 года...



9 мая 2001 года поисковики выполнили наказ Клавдии Арсентьевны. На могилу Павла Мартьяновича Мельника лег венок с последними словами его любимой жены.

22 июня 2001 года питерским поисковиком Михаилом Авдеевым при содействии Комитета по делам молодежи Администрации Ростовской области орден Красной Звезды №23757 был передан на вечное хранение племяннице Клавдии Арсентьевны.

Прокофьев Илья.
Общественный Фонд поисковых отрядов
Ленинградской области .

На могиле Павла Мельника венок от имени жены: «Незабытому, Доброму Павлику от Клары...».

Михайлов Павел Михайлович

Командир звена 15-го истребительного авиаполка ВВС Ленинградского фронта лейтенант МИХАЙЛОВ Павел Михайлович, 1919 г.р., уроженец: Калининская область, Старицкий район, пос. Новый Луг.

23 августа 1941 года на самолете МиГ-3 № 3931 не вернулся с боевого задания из района Большое Тяшково Волосовского района Ленинградской области. Был сбит в воздушном бою, выпрыгнул с парашютом, остался жив, вернулся в полк.

Погиб в воздушном бою 12 июня 1942 года в районе Старый Оскол Белгородской области. Похоронен на кладбище в д. Казацкое Белгородской области.

Место падения самолета МиГ-3 в районе между деревнями Переярово и Низковицы Гатчинского района Ленинградской области, в 50 метрах от дороги, обнаружено 12 октября 2008 года Дмитрием Гопоновым (поисковый отряд «Рубин», г. Санкт-Петербург). Место падения указал местный житель, который рассказал, что в послевоенное время мотор самолета утащили на тракторе в деревню Жабино, и якобы этот двигатель работал потом на ферме выдавая свет. На месте падения обнаружены множественные мелкие обломки самолета, рядом воронка, в которой при обследовании обнаружены множественные обломки самолета. На поверхности, рядом с воронкой, были обнаружены: часть дюралевой обшивки самолета на которой выбит номер: 3931, на горловине топливного бака был обнаружен номер: 1131. Были найдены гильзы от крупнокалиберного авиационного пулемета УБ 1941 года выпуска. При вскрытии воронки была обнаружена бирка с номером мотора АМ-35а: с 291662. Останки летчика не обнаружены.

По проведенной исследовательской работе с документами Центрального архива Министерства обороны РФ было установлено, что самолет МиГ-3 №3931 из состава 15 ИАП не вернулся с боевого задания 23 августа 1941 года из района Б. Тяшково, летчик самолета младший лейтенант Михайлов.

В списках безвозвратных потерь 15-го истребительного авиаполка за 1941 год лейтенант П.М. Михайлов не значился. Но, по данным архива было установлено: «...Михайлов Павел Михайлович, командир звена 15 ИАП лейтенант, 1919 г.р., уроженец: Калининская обл., Старицкий район, пос. Новый Луг. Погиб в воздушном бою 12 июня 1942 года в районе Старый Оскол. Похоронен на кладбище в д. Казацкое Белгородской области...».

Из вышеперечисленного, можно сделать однозначный вывод, что младший лейтенант Михайлов 23 августа 1941 года остался в живых, скорее всего, воспользовавшись парашютом.



Номер мотора: 291662.

Мухар Дмитрий Денисович

Ситник Иван Иванович

Пашкова Д. Д.



Мухар Д.Д.



Ситник И.И.

Место падения неизвестного самолета американского производства было найдено лесниками Всеволожского района в районе урочища Островки Всеволожского района Ленинградской области весной 2001 года. Рядом была обнаружена заброшенная могила. Прибывший на место падения самолета поисковый отряд «Невский Пятачок» (п. Невская Дубровка, руководитель Сергей Викентьевич Мельниченко) провел эксгумацию могилы, в результате чего были найдены человеческие останки, фрагменты кожаного реглана со знаками различия лейтенанта и младшего лейтенанта, и женские резиновые калоши.

Спустя две недели на место падения самолета для производства поисковых работ прибыл отряд «Малая Охта». В результате работ из воронки от самолета были извлечены человеческие останки и фрагменты одежды. Был установлен тип самолета — разведчик-корректировщик «Кертис» О-52.

В воронке были найдены бирки с номером мотора: PRATT & WHITNEY AIRCRAFT R-1340-51 № 8879 и номером самолета № 137 (Для сведения: хвостовой номер 02824 (т.е. USAAF 40-2824), на бирках 137 и 14357).

Командир звена 12-й отдельной корректировочной авиаэскадрильи ВВС Ленинградского фронта младший лейтенант МУХАР Дмитрий Денисович, 1916 г.р., уроженец: УССР, Житомирская область, Попельнянский район, село Великая Чернявка. Жена Мухар Федосья Семеновна, проживала: РСФСР, Чкаловская область, город Бугуруслан, ул. Ленинградская, д. 32. Мобилизован Батайским РВК.

Начальник связи 12-й отдельной корректировочной авиаэскадрильи ВВС Ленинградского фронта, летчик-наблюдатель лейтенант СИТНИК Иван Иванович, 1915 г.р., уроженец: УССР, Полтавская область, Чутовский район, село Чутово, отец Иван Гаврилович. Мобилизован: Новочеркасским РВК.

ПАШКОВА Д. Д., разведчица разведотдела штаба Ленинградского фронта.

Экипаж самолета американского производства «Кертисс» О-52 «Сова» не вернулся с боевого задания 12 мая 1942 года, сбит своей зенитной артиллерией в районе Северная Самарка Всеволожского района Ленинградской области.

Поисковикам помогла статья В. Вахламова и В. Котельникова «Американские «Совы» в советской авиации», посвященная самолету «Кертис». В статье, в частности, сказано:

«Из Сосновки заметно поредевшая эскадрилья начала свою боевую работу. «Кертисы» корректировали артиллерийский огонь батарей 42-й и 55-й армий, а также Балтийского флота, вели визуальную и фоторазведку вблизи линии фронта, по заданию НКВД забрасывали парашютистов во вражеский тыл (третий человек легко умещался в просторной кабине). Тихоходный, слабо вооруженный и не имеющий бронезащиты самолет днем требовал серьезного прикрытия, но истребители сопровождали заморского «наблюдателя» далеко не всегда, поэтому «Совы» вполне резонно перешли на ночной образ жизни.

... К 12 мая в общей сложности выполнили восемь полетов ночью — это на три самолета. Вскоре их осталось два — в начале мая на свой аэродром не вернулся экипаж младшего лейтенанта Д.Д. Мухара».

В документах Центрального архива Министерства обороны РФ, сохранились следующие документы:

«... 12 авиа-корректировочная эскадрилья в период с 23:40–02:50 час. двумя самолето-вылетами «Кертис» выполняла спецзадачу Разведотдела штаба Ленинградского фронта и одним самолето-вылетом корректировала арт-огонь в районе Мга. При возвращении с выполнения спецзадания один «Кертис» сбит огнем зенитной артиллерии, упал в районе 3 км западнее Островки. Экипаж в составе летчика младшего лейтенанта Мухар и штурмана лейтенанта Фидник (так в документе) — погиб...»

В именном списке потерь личного состава 12 ОКАЭ значатся младший лейтенант Мухар Д.Д. и штурман Ситник И.И.

В донесении 68 СП 70 СД (наземные пехотные части), находившегося в момент гибели самолета в этом районе, сказано:

«12 мая 1942 года, 3 км юго-восточнее деревни Южная Самарка упал советский самолет. Машина падала в отвесном пике и глубоко вошла в землю. При обследовании места падения нашими солдатами были найдены останки трех человек, комсомольский билет на имя младшего лейтенанта Мухара, документы Ситника и разведчицы Пашковой Д.Д. Собранные частично останки экипажа захоронены у места падения самолета...»

К сожалению, более полных данных на разведчицу в донесении не указывается. Установить ее полное имя до сих пор не удалось, так как, скорее всего выполнявшая спецзадание разведчица на территории, оккупированной немцами, использовала псевдоним-легенду, и погибла с документами, которые были выданы ей в разведотделе штаба Ленинградского фронта.

Хотя в Объединенной базе данных «Мемориал» есть запись: Донесение разведотдела Ленинградского фронта: «...Пашкова Антонина Ивановна, 1922 г.р., уроженка ст. Оредеж Ленинградской области. Погибла в марте 1942 года в районе Ленинградской области...». Более подробных сведений нет. Относятся ли эти сведения к погибшей разведчице, обнаруженной поисковиками, пока выяснить не удалось, так как архивы ФСБ до сих пор засекречены.

Поисковикам удалось разыскать родную племянницу младшего лейтенанта Дмитрия Мухара и сестру лейтенанта Ивана Ситника. Из письма племянницы Д.Д. Мухара, М. Остапенко:

«Спасибо за известие про моего родного дядю!.. Когда дяденька Дмитро приезжал в гости из летного училища, в нашей хате наступал настоящий праздник, хоть и со слезами на глазах. Он очень красиво пел, особенно любил песню «Широка страна моя родная». Я тогда не отходила от него ни на минуту, всё вслушивалась в прекрасную мелодию... Дяденька бывало подхватывал меня на свои мускулистые руки и подкидывал чуть не до самого неба... Как нам жалко было прощаться с дядей, когда пришла ему пора покинуть нашу деревню Великую Чернявку! Особенно после того, когда он сказал, что придет к нам только после окончания летного училища... Когда к нам пришло уведомление, что летчик Дмитрий Мухар пропал без вести на фронте, для всей нашей родни перестало светить солнце, потому что мы очень любили его... Часто всматриваюсь в его портрет на стене, на котором мужчина в летной форме. Это мой дяденька. Какой он молодой и красивый!».

Останки экипажа были похоронены 20 октября 2001 года на воинском кладбище поселка Невская Дубровка Всеволожского района Ленинградской области.

Кладбище п. Невская Дубровка.

В середине — могила Д.Д. Мухара, И.И. Ситника, Д.Д. Пашковой.



Последний бой американской «Совы»

На протяжении десяти лет наша организация занимается поиском воинов, погибших и пропавших без вести на Ленинградском и Волховском фронтах в годы Великой Отечественной войны 1941–1945 годов.

Поисковыми отрядами, входящими в нашу организацию, проводятся поисковые экспедиции по поиску и подъему сбитых в годы войны советских самолетов. В Ленинградской области часто встречаются места падения сбитых самолетов американского и английского производства, поступавших в нашу страну по ленд-лизу. Так в 1990 году, поисковиками Молодежного Исторического Фонда было обнаружено место падения самолета «Киттихаук» и найдены останки летчика — Героя Советского Союза Николая Яковлевича Тотмина. Имя пилота было установлено по номеру двигателя самолета ALISON V-1710-39 № AC 42-35048. Также в 1996 году поисковиками объединения «Северо-Запад» были найдены обломки двух самолетов «Киттихаук» с двигателями ALISON V-1710-39 № AC 42-35068 (по нему установили летчика — гвардии лейтенанта 29 гв. ИАП Труфанова М.И.) и ALISON V-1710-39 № AC 42-35051 (по этому номеру установили личность летчика 196 ИАП, старшего лейтенанта Костенко Ф.Н.). То есть, можно сказать, что с авиацией наших союзников мы были немного знакомы.

В начале июня 2001 года поисковикам отряда «Невский Пятачок» было показано место падения еще одного самолета американского производства. Место падения было найдено местными лесниками, прокладывающими в лесу просеку. На песчаном островке находилась небольшая воронка, рядом с которой их привлек бугорок, напоминающий могильный холмик. Если воронка от падения самолета, то в окрестностях ничто не напоминало об этом, не было видно ни одного, даже небольшого кусочка дюраля. Раскопав холмик лесники обнаружили под слоем песка человеческие останки. Там же в яме они нашли офицерские сапоги, крючки от парашюта, часть кобуры, разорванные части кожаной летной куртки и ... женские галоши. На самом дне могилы лежала покрышка от колеса с надписью на английском языке. И тут они поняли, что нашли место падения самолета, а рядом — частично захороненные останки летчиков. При обследовании места падения самолета, поисковики установили следующее: самолет упал на плотную песчаную землю и взорвался, сильно горел. Возможно, что в годы войны, или уже в послевоенный период все большие обломки самолета были вывезены в металллом. По этому



На дне могилы, под останками, нашли покрышку от колеса.

определить точную марку самолета на первых порах не представлялось возможным. При проведении поисковых работ, были обнаружены останки летчиков, один из них имел звание лейтенанта (это мы установили, по сохранившимся знаком различия на гимнастерке). Сильно разбитые при падении костные останки тогда не смогли нам указать, какому количеству погибших они относятся. Также были найдены сильно деформированные патроны и гильзы к пулемету 7,7 мм. Судя по тому, что не расстрелянных патронов было очень много, можно предположить, что воздушный бой, в результате которого был сбит наш самолет, был скоротечным. Других боеприпасов к вооружению самолета найдено не было. В первую поездку были найдены две бирки от самолета:

CURTIS AEROPLANE DIVI...
 CURTIS WRIGHT CORPORA
 BUFFALO, N. Y.
 CUSTOMER MF. R.
 MODEL ..52
 SER. NO. 40-2824 14357
 CLASS OBSER DATE
 DEL, D

CURTIS AEROPLANE DIVI...
 CURTIS WRIGHT CORPORA
 PART 5-47-012 MODEL 0...
 DATE 8-20-41 ORDER W 535 AC ...
 NORMAL CAPACITY 7
 CAPACITY 10
 3-5 WI...PTY

Тем самым, мы определили фирму изготовитель данной машины. Зная, что на самолетах P-39 «Аэрокобра» стояли крупнокалиберные пулеметы, мы пришли к выводу, что, возможно, нами найден один из вариантов самолета

Бирки от найденного самолета.



P-40 «Киттихаук». Но следующая находка, обнаруженная в последующую поездку, нас сильно озадачила. Нами были найдены шильда с номером двигателя: PRATT & WHITNEY AIRCRAFT R - 1340-51 № 8879.



Нашему удивлению не было предела, так как мы знали, что на самолетах «Киттихаук» в основном устанавливались двигатели Аллисон.

Перед нами встала задача определить точную марку самолета. В статье Виктора Бакурского, напечатанной в журнале «Крылья Родины», упоминается самолет фирмы Кертисс Р-36 «Хоук», который имел двигатель «Пратт-Уиттни». Также в этой статье упоминается самолет Р-40, переданный авиадвигательной фирме Пратт-Уиттни для установки и летных испытаний нового двигателя воздушного охлаждения R-1830 «Твин Уосп». Как пишет Виктор Бакурский этот самолет имел наименование «Хоук-81А».

В журнале «Ас» за октябрь–декабрь 1990 года, в статье Котельникова В.Р., Лейко О.Ю., Вахламова В.С., упоминается, что первая партия самолетов из США, отгруженная для СССР, и купленная за золото (поставки по ленд-лизу начались в ноябре 1941 года) была укомплектована самолетами Р-40 самых первых серий, которые использовались американцами только для учебных целей.

С помощью любителей авиации, через Интернет, нам удалось установить точную мар-

ку самолета. Им оказался ближний разведчик «Кертис О-52». Таких машин в СССР по поставкам ленд-лиза было поставлено всего 19 штук. Они прибыли с первыми караванами судов по «Северным конвоям». К июню 1945 года в безвозвратных потерях значилось 13 машин. Также нам удалось установить, что данными машинами была укомплектована 12-я отдельная корректировочная авиаэскадрилья Ленинградского фронта.

Ознакомившись со статьей Геннадия Петрова в его книге «Ленд-Лиз», где прослежена судьба всех девяти машин Кертис О-52 «Оул» (что в переводе означает «Сова»), воевавших под Ленинградом, мы узнали, что в один из майских дней 1942 года на базу не вернулся экипаж младшего лейтенанта Мухара.

С помощью наших друзей в Москве, нам удалось получить из Центрального архива МО РФ следующую информацию:

– В донесении 12-й Отдельной Корректировочной авиаэскадрильи значится: 12 мая 1942 года не вернулся с боевого задания самолет Кертис О-52 № 137 с двигателем Пратт-Уиттни № 8879 с экипажем: летчик, младший лейтенант Мухар Дмитрий Денисович, 1916 г.р., уроженец: УССР, Житомирская область, Попельнянский район, село Велика Чернявка, жена Феодосия Семеновна; летчик-наблюдатель, лейтенант Ситник Иван Иванович, 1915 г.р., уроженец: УССР, Полтавская область, Чутовский р-н, село Чутово, холост.

– В донесении штаба 68 СП 70 СД (находившейся в мае 1942 года в р-не падения самолета) сказано: что 12 мая 1942 года, 3 км Ю-В деревни Южная Самарка упал советский самолет. Машина падала в отвесном пике и глубоко вошла в землю. При обследовании места падения нашими солдатами были найдены останки трех человек, комсомольский билет на имя младшего лейтенанта Мухара и документы Ситника и разведчицы Пашковой Д.Д. (более полных данных на разведчицу в донесении не указывается). Собранные частично останки экипажа были захоронены у места падения самолета.

В книге Геннадия Петрова «Ленд-Лиз» о самолетах Кертис О-52 написано следующее: «ВВС США заказали серию из 203 О-52... Однако практика боевых действий в Европе показала, что сама идея классического ближнего разведчика уже устарела... Руководство американской военной авиации стало достаточно скептически оценивать боевые возможности О-52. Но уже построенные машины надо было куда-то девать. Когда в июле 1941 года встал вопрос о поставках самолетов в СССР, начальник штаба ВВС США генерал Арнольд предложил включить в них 100 ма-

Бирки с номером мотора самолета.

Американский самолет Curtiss O-52 — «Сова».



Мухар Д.Д. – Ситник И.И. – Пашкова Д.Д.

шин О-52. Американцы упорно предлагали эти машины, хотя даже их эксперты признавали, что «Оул» не отвечает требованиям войны на советско-германском фронте. В конечном итоге решили отправить лишь 30 экземпляров. (...) К концу ноября 26 О-52 покинули американские порты и на судах арктических конвоев отправились в СССР. Вскоре за ними последовали и остальные четыре. До наших берегов добрались 19 машин, остальные пошли ко дну вместе с перевозившими их транспортами. (...) На фронт отправились в общей сложности пятнадцать О-52. Девять самолетов перегнали на Ленинградский фронт. (...)

«Совы» использовались как самолеты связи, вели ближнюю визуальную и фоторазведку, корректировали огонь тяжелых орудий, выполняли спецзадания НКВД — забрасывали парашютистов во вражеский тыл. Районами их действий являлись Мга, Пушкин, Шлиссельбург, Ропша, Гатчина, слабо вооруженный и не имеющий бронезащиты самолет оказался совершенно не пригодным для боевых операций при свете дня. При дневных вылетах О-52 приходилось прикрывать тремя-четырьмя истребителями. Поэтому «Совы» вполне резонно перешли на «ночной образ жизни».

Сейчас поисковики ищут полные данные на разведчицу Пашкову Д.Д. погибшую при выполнении данного задания.

20 октября 2001 года, на воинском мемориале «Невская Дубровка» Всеволожского района Ленинградской области останки погибших летчиков и разведчицы захоронены с отданием всех воинских и духовных почестей.

И.Г. Прокофьев.
2001 г.



Траурная церемония похорон, 20 октября 2001 года.

**Могила Д.Д.Мухара,
И.И.Ситника,
Д.Д.Пашковой.**

Мясников Александр Федорович

Заместитель командира 3-го гвардейского истребительного авиаполка ВВС Краснознаменного Балтийского Флота (ВВС КБФ) гвардии майор МЯСНИКОВ Александр Федорович, 1909 г.р., уроженец: РСФСР, Ленинградская (в настоящее время: Новгородская) область, Мошенской район, село Овинец. Мобилизован в РККА в 1930 году. Кадровый.

11 сентября 1942 года на самолете английского производства «Харрикейн» при выполнении боевого задания в районе Невская Дубровка Всеволожского района Ленинградской области, подбит истребителями противника, пропал без вести.

В 2002 году командиром поискового отряда «Невский Пятачок» (пос. Невская Дубровка) Сергеем Викентьевичем Мельниченко в лесу, в 6 километрах от поселка Невская Дубровка Всеволожского района Ленинградской области было найдено место падения неизвестного самолета.

При проведении работ отрядом «Высота» (г. Санкт-Петербург, руководитель Виктор Николаевич Дудин) и сотрудниками Фонда Поисковых отрядов Ленинградской области было выяснено, что перед поисковиками — место падения самолет «Харрикейн» английского производства. Такие самолеты поставлялись в СССР по ленд-лизу.

Имея опыт в подъеме данного типа самолетов, поисковики сделали вывод, что найденные обломки принадлежат самолету из состава 3-го гвардейского истребительного авиаполка ВВС КБФ, в сентябре 1942 года потерявшего в воздушных боях в этих местах несколько машин.

Вокруг воронки были найдены разбросанные останки пилота, фрагменты поясного ремня, летного шлемофона и пристяжной системы парашюта.

Воронка на месте падения самолета.



Мясников А.Ф.

В течение года в Центральном военноморском архиве тщательно изучались документы 3 ГИАП ВВС КБФ. В результате был сделан вывод, что найденные останки могут принадлежать двум пилотам: командиру звена капитану Сухову С.И. или заместителю командира полка майору Мясникову А.Ф.

К сожалению, нахождение заводских номеров самолета и мотора, не смогли бы помочь в установлении имени погибшего летчика. Так как, при изучении архивных документов полка было установлено, что одним актом списаны девять самолетов «Харрикейн», и установить, кто именно на какой машине летал, не представлялось возможным.

Могли помочь номера вооружения самолета, номер личного оружия, так как они были списаны с указанием имен пилотов, или номера наград, которые имелись и у С.И. Сухова, и у А.Ф. Мясникова

В июле 2004 года с помощью поискового отряда «Наследие» из города Иркутска (руководители Георгий Куприянов и Валерий Севрюк) вода из воронки была выкачана, а воронка тщательно проверена на предмет останков и деталей самолета. И вот на глубине около полутора метров удалось найти и вытащить на поверхность пушку ШВАК № ЛБ 366. По ее номеру стало окончательно ясно, что найдены останки гвардии майора Мясникова А.Ф.

В документах Центрального военно-морского архива хранятся наградные листы на Мясникова Александра Федоровича:

– «За участие в разгроме финской бело-гвардейщины награжден орденом Красного Знамени и именными часами от командования 61 АБ. Краткое, конкретное изложение лично-боевого подвига или заслуг:

18.08.1941 — штурмовка войск противника по дорогам Нарва – Алексеевка. Задание выполнил. Выполнил 5 полетов.

19.08.1941 — вылет на уничтожение корректировщика. В бою группой сбили Хе-126.

19.08.1941 — штурмовка войск противника в районе Ополе – Молосковицы – Алексеевка – Кингисепп – Нарва. Выполнено три полета.

20.08.1941 — штурмовка войск по дороге Нарва – Кингисепп. Задание выполнено.

20.08.1941 — штурмовка войск по дороге Нарва – деревня Пулково. Задание выполнено.

21.08.1941 — штурмовал войска и артиллерию в районе Пулково. Задание выполнил.

22.08.1941 — разведка транспорта в портах Ловиза – Котка – Хамина. Задание выполнил.

22.08.1941 — штурмовал войска противника по дороге Пулково – Нарва. Задание выполнил.

22.08.1941 — штурмовал войска противника по дороге Алексеевка – Кингисепп. Задание выполнил.

25.08.1941 — сопровождал бомбардировщиков в Таллин, в районе острова Гогланд сбил в паре Ю-88.

06.09.1941 — штурмовал войска в районе Нарва – Пулково. Задание выполнил. Два полета.

07.09.1941 — разведка войск противника в районе Тешково – Миндорово. Задание выполнил.

08.09.1941 — разведка войск противника в районе Бегуницы – Витино. Задание выполнил.

14.09.1941 — охрана войск в районе Красное Село – Пулково – Урицк – Володарское. В бою сбил один Ме-109.

16.09.1941 — охрана войск. В воздушном бою сбил один Ме-109.

17.09.1941 — охрана войск в районе Пушкино – Пулково. В паре сбили Ю-86.

21.09.1941 — охрана транспортов в районе Ленинград – Кронштадт. В паре сбили Ме-110.

23.09.1941 — охрана ГВМБ. В воздушном бою сбит группой один Ю-88.

Боевой налет — 69 часов 04 минуты. Самолето-вылетов — 75.

Достоин представления к правительственной награде — ордену Ленина».

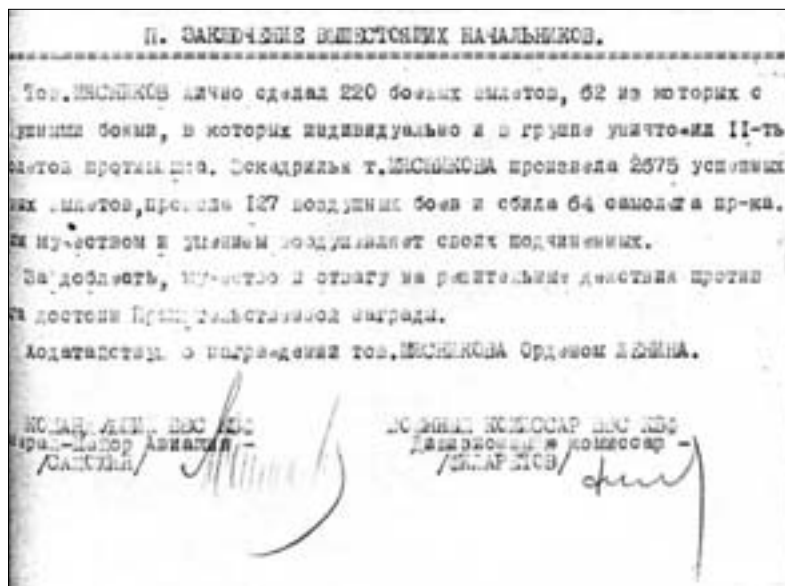
Приказом командующего ВВС КБФ от 24.10.1941 года А.Ф. Мясников был награжден своим вторым орденом Красное Знамя.

– Наградной лист на командира 2 АЭ 3 ГИАП капитан Мясникова Александра Федоровича:

«За девять месяцев Великой Отечественной войны эскадрилья капитана Мясникова в проведенных 127 воздушных боях сбила 64 самолета противника. Все сбитые самолеты подтверждены штабами армий и постами ПВО. За это период эскадрилья произвела 2675 успешных боевых вылетов с боевым налетом 2353 часа. Лично совершил 220 боевых вылетов, в проведенных воздушных боях уничтожил индивидуально и в группе 11 самолетов противника. Личным примером отваги и мужества в воздушных боях воодушевляет личный состав на уничтожение немецких захватчиков... За доблесть, мужество и отвагу, проявленные в боях с немецкими захватчиками достоин высшей правительственной награды — ордена Ленина».

Гвардии капитан Мясников был награжден орденом Ленина приказом № 83 от 16.06.1942 года.

Фрагмент наградного листа на А.Ф. Мясникова.



В архивных документах так описан последний боевой вылет Александра Мясникова:

Акт расследований причин летных боевых потерь в частях ВВС КБФ:

«11 сентября 1942 года сопровождали Пе-2 в район Мустолово. На обратном пути группа скользящая атакована самолетами противника и отстала. Группа непосредственного прикрытия под командованием Мясникова в составе трех «Харрикейнов» атакована четырьмя Ме-109. Майор Мясников резким разворотом вышел в атаку, но ведомые этого маневра повторить не смогли, и потеряли командира. Мясников атакован всеми самолетами противника сразу, подбит и вышел из боя. На аэродром не вернулся».

С помощью корреспондента Российского телевидения Михаила Хрусталева был найден сын героя — Юрий Александрович Мясников.

1 августа 2003 года останки гвардии майора А.Ф. Мясникова были торжественно похоронены на гражданском кладбище в селе Мошен-

ское Мошенского района Новгородской области, рядом с могилой его супруги — Матрены Макаровны.

В поселке Невская Дубровка Всеволожского района Ленинградской области улица Новая переименована в улицу А.Ф. Мясникова.

315-й боевой вылет майора Александра Мясникова

В июле 2003 года совместными усилиями поисковиков Ленинградской области и города Иркутска завершены работы по подъему обломков английского истребителя «Харрикейн», на котором не вернулся с боевого задания 11 сентября 1942 года, заместитель командира 3-го гвардейского, истребительного авиаполка ВВС Краснознаменного Балтийского Флота (КБФ), гвардии майор Александр Федорович Мясников.

Майор Александр Мясников

Родился в 1909 году в семье крестьян из деревни Овинец Мошенского района Ленинградской (а ныне Новгородской) области, в 1930 году Александр Мясников поступил в Ленинградскую пехотную Краснознаменную школу им. Склянского, а в 1933 году он уже слушатель 2-й Военной Краснознаменной школы летчиков им. Осоавиахима. В 1935 году он — командир звена в 3-й авиационной истребительной эскадрилье ВВС КБФ. Первый боевой опыт пришел к Александру Мясникову холодной зимой 1939-1940 годов в войне с Финляндией. 7 февраля 1940 года командира эскадрильи Мясникова награждают орденом Красного Знамени «за участие в разгроме финской белогвардейщины». Затем — Великая Отечественная. Жестокие бои в воздухе над Эстонией, Балтийским морем, с каждым месяцем все ближе к Ленинграду. В октябре 1941 года — второй орден Красного Знамени, в июне 1942-го: «За доблесть, мужество и отвагу, проявленные в воздушных боях с немецкими захватчиками достоин высшей правительственной награды ордена Ленина», так записано в наградном листе Мясникова.

Согласно Приказа Народного Комиссара Обороны СССР И.Сталина летчики истребительной авиации представлялись к званию Героя Советского Союза за 10 лично сбитых самолетов-бомбардировщиков (разведчиков) или за 15 лично сбитых самолетов других типов. На момент награждения орденом Ленина, за девять месяцев войны эскадрилья Александра Мясникова в проведенных 127-и воздушных боях сбила 64 самолета противника. Все сбитые самолеты подтверждены штабами армий и постами ВНОС. В это период эскадрилья произвела 2675 успешных боевых вылетов

с боевым налетом в 2353 часа. Лично Мясников совершил 220 боевых вылета, в проведенных 62-х воздушных боях уничтожил индивидуально и в группе 11 самолетов противника.

К сентябрю 1942 года (на момент гибели) Александром Мясниковым было совершено 314 боевых вылетов...

11 сентября 1942 года майор Мясников повел группу в составе трех «Харрикейнов» на сопровождение бомбардировщиков Пе-2 в район Мустолово... Это был его последний, 315-й боевой вылет...

Самолеты «Харрикейн»

В годы Великой Отечественной войны в СССР по поставкам ленд-лиза было поставлено более 2952 экземпляров самолетов «Харрикейн». У нас под Ленинградом на таких самолетах летали всего три авиационные части. 26-й гвардейский истребительный полк ПВО, 12-я отдельная корректировочная авиаэскадрилья и 3-й гвардейский истребительный полк ВВС КБФ. Работая с документами военных архивов, нам удалось проследить судьбы всех этих самолетов. Как бы восторженно не писали западные источники об этом истребителе, наши летчики о боевых качествах «Харрикейнов» отзывались не очень лестно. Но мы будем конкретны. Проследив судьбу самолетов данного наименования, поступивших в 3-й гвардейский авиаполк ВВС КБФ, можно сделать только один вывод. За период боевого применения самолетов «Харрикейн» в этом полку погиб почти весь цвет полка. Так с 14 августа по 9 ноября 1942 года в полку потеряли 18 из 22-х прибывших в полк самолетов, в результате чего погибло 15 летчиков. Из них: 1 заместитель командира полка, 1 командир АЭ, 3 военных комиссара АЭ, 3 заместителя командира АЭ, 4 командира звена, и только 3 простых летчика. Уже слышу голоса авиационных критиков: «Наши пилоты были плохо обучены и гибли почти в первых же боях, у них не хватало боевого опыта». Давайте посмотрим, кто же погиб на этих английских самолетах, или же, как их называли наши летчики, «деревянных гробах». Из всех пятнадцати, самый маленький налет был только у гвардии младшего лейтенанта Д.М. Киреева — 48 боевых вылетов, у остальных количество боевых вылетов было

за 200 (у гвардии капитана С.И. Сухова и гвардии старшего лейтенанта В.Ф. Неделина было соответственно по 289 и 294 боевых вылета, а у майора Мясникова число вылетов достигало 314). У 11-ти из 15-ти был опыт воздушных боев в Финской кампании, гвардии майор А.Ф. Мясников и гвардии капитан Б.В. Романов, кроме финской, также участвовали в боях у реки Халхин-Гол. Мне могут возразить: значит, плохо освоили материальную часть, да и тактика боя у советских летчиков «хромала». Но извините, ведь смогли же эти же люди провоевать до конца 1942 года. А ведь войну они встретили на устаревших машинах И-16 и И-153. И не просто выжили, а воевали. Выходили живыми из таких переделок, делая по несколько боевых вылетов в день. И когда? — в 1941-м — страшном для нашей авиации году. У каждого на счету были сбитые немецкие самолеты. Но давайте вернемся в район поселка Невская Дубровка, что во Всеволожском районе Ленинградской области.

У поселка Невская Дубровка

Место падения самолета в прошлом году нашел руководитель дубровского поискового отряда «Невский Пятачок» Сергей Мельниченко. Самолет был полностью разграблен на предмет металлолома, весь цветной металл был собран и сдан в утиль, останки пилота были разбросаны по брусстерам воронки. Весь 2001 год ушел у поисковиков на то, что пришлось руками перебирать весь отвал, оставленный после себя металлоломщиками, для того чтобы найти и собрать останки летчика. Так же в течение года, специалист по архивной работе Фонда поисковых отрядов Ленинградской области Константин Тарасов ездил в Центральный военно-морской архив города Гатчины, чтобы разыскать сведения о погибшем неизвестном летчике. Почему в военно-морской архив? Ведь, в небе Ленинграда сражались не только морские летчики? Дело в том, что под Ленинградом на самолетах «Харрикейн», как говорилось выше, воевали летчики только двух истребительных полков и одной корректировочной авиаэскадрильи. Отработав материалы по 26-му гвардейскому авиаполку ПВО и 12-й отдельной корректировочной эскадрилье, мы установили, что эти подразделения потерь в этом районе не имели, и поэтому пришли к выводу, что самолет, найденный у поселка Невская Дубровка Всеволожского района Ленинградской области, относился к морской авиации. Перелопатив тонны архивных документов, проследили судьбы всех 15 летчиков 3-го гвардейского полка КБФ погибших на самолетах «Харрикейн».

В районе Невской Дубровки погибли четыре летчика:

– 26 сентября 1942 года гвардии капитан Дмитрий Буряк (захоронен наземными войсками в д. Манушкино, место падения самолета обнаружено 4 км северо-западнее пос. Невская Дубровка поисковиками в 2001 году, при подъеме останков летчика не обнаружено);

– 29 сентября 1942 года гвардии старший лейтенант Виктор Неделин (захоронен наземными войсками в д. Березовка, место падения самолета обнаружено в 200 метрах от Мурманского шоссе поисковиками в 2001 году, при подъеме самолета, останков летчика не обнаружено);

– 11 сентября 1942 года гвардии капитан Сергей Сухов (вместе с самолетом упал 4 км севернее Невской Дубровки);

– 11 сентября 1942 года гвардии майор Александр Мясников (пропал без вести в р-не Манушкино).

Капитана Буряка и старшего лейтенанта Неделина мы исключили сразу, так как погибшие были похоронены наземными войсками и места падения их самолетов были обследованы нами в 2001 году. Оставались капитан Сухов и майор Мясников. Место падения самолета Сухова до сих пор не найдено, но по архивным документам оно находится намного дальше места обнаружения «нашего» самолета. Предположение было одно, это самолет Александра Мясникова. Нам нужны были вещественные доказательства к нашему предположению.

К моменту «решающего подъема» мы знали о Мясникове и его самолете всё: номера самолета, двигателя, орденов, пистолета ТТ, вооружения самолета: пушек ШВАК и пулеметов УБТК. В документах полка, хранящихся в Центральном военно-морском архиве, было найдено «Донесение о потерях, порче, уничтожении артиллерийского и стрелкового вооружения» (фонд 4144, опись 14с, дело 4): Вооружение самолета Мясникова составляли: авиационные пушки ШВАК №№: ПС 499, ЛБ 366, авиационные пулеметы УБТК №№: ГИ 692, ГИ 566.

Пушка ШВАК № ЛБ 366

В жаркий июльский день поисковики питерского отряда «Высота» под руководством Виктора Дудина и отряда «Наследие» из Иркутска прибыли в заболоченный лес у Невской Дубровки. Два часа ушло на выкачивание основной массы воды. Выстроившись в цепочку, ведро за ведром из воронки выкачивается торф и опавшая листва. Помпа работает без остановки, идет постоянный приток грунтовых вод. Попадают небольшие куски разбившегося двигателя и кусочки дюрала от самолета. Еще раз убеждаемся, что лет двадцать назад, место падения самолета подверглось разграблению: нет каких-либо больших обломков самолета. На дне воронки натываемся на пльвун, смесь

песка и глины. Сделанная лопатой небольшая ямка сразу же заплывает этой смесью. Комары и мошка облепляют спины участников экспедиции, не помогают никакие мази, только дым от костра позволяет несколько минут постоять без укусов злобных насекомых. Находящийся внизу воронки Виктор Дудин поднимает часть берцовой кости пилота. Ближе к вечеру удается найти что-то массивное и тяжелое на краю все углубляющейся воронки. С трудом удается зацепить эту железку лебедкой. Из пловуна поднимается что-то бесформенное, в чем с трудом узнаем конфигурацию авиационной пушки ШВАК. Это удача..! Вытащив пушку на бруствер воронки, сразу пытаемся ее отмыть и проверить номер. Сквозь ржавчину видны буквы и цифры — ЛБ 366.

Последний вылет...

11 сентября 1942 года в районе 8 часов утра при отходе от цели в районе Мустолово, на высоте 3200 метров произошла встреча с самолетами противника. Группа непосредственного прикрытия под командованием Александра Мясникова в составе трех «Харрикейнов» атакована четырьмя Ме-109. Майор Мясников резким разворотом вышел в атаку, но ведомые этого маневра повторить не смогли, и потеряли командира. Мясников был атакован всеми самолетами противника сразу, подбит и вышел из боя. На аэродром не вернулся, пропал без вести — так записано в акте расследования причины летных потерь в частях ВВС КБФ, хранящемся в архиве.

В воспоминаниях Героя Советского Союза Игоря Александровича Каберова написано, что группа Мясникова (в которую входил и сам Каберов) действительно при сопровождении Пе-2, после бомбо-штурмового удара по противнику в районе Мустолова, была атакована

истребителями противника. По радио, с поста наблюдения на помощь морским летчикам были вызваны истребители ПВО. По словам Игоря Александровича, воздушный бой был жаркий, при подходе вызванных на помощь наших истребителей немецкие самолеты вышли из боя и ушли на свою территорию. Морские летчики вздохнули спокойно и тут... наши Яки атаковали самолет Мясникова. Майор Александр Мясников не ожидая такого от своих самолетов, был сбит с первого же захода, потом Яки набросились и на самолет Каберова, подбив его. Игорю Каберову пришлось садиться на вынужденную посадку...

К сожалению, Игорь Каберов ушел из жизни в 1995 году и сейчас определить, как же в действительности закончился последний полет Александра Мясникова не представляется возможным. Единственное, что можно сказать: в архивных документах ВВС КБФ данный случай атаки советских самолетов на «Харрикейны» 3-го ИАП ВВС КБФ не упоминается.

Сын Юрий

По архивным материалам ЦВМА нам было известно, что у Александра и Матрены Мясниковых был сын Юрий, 1936 года рождения. На следующий день, после возвращения из экспедиции, поисковики рассказали о своей находке по областному Ленинградскому радио «Гардарика» в надежде что родственники или близкие Александра Мясникова откликнутся. Первый же звонок был из города Луги, звонил Василий Иванович Суворов, бывший главный редактор газеты «Лужская Правда». Василий Иванович рассказал, что он сам уроженец деревни Овинец Мошенского района и с Юрой, сыном Александра Федоровича учился в одном классе, а так же, что до сих пор поддерживает с ним связь. На следующий день поисковики дозвонились до Москвы, где сейчас проживает сын прославленного летчика Александра Федоровича Мясникова.

Архивные данные ЦВМА:

Мясников Александр Федорович, 1909 г.р., гвардии майор, заместитель командира 3 гв. ИАП ВВС КБФ. Уроженец: Ленинградская (сейчас Новгородская) область, Мошенский район, Гудковский с/с, деревня Овинец. Жена — Матрена Макаровна, сын — Юрий, 1936 г.р.

В РККА с 1930 года, окончил 2-ю ВАП Краснознаменную школу имени Авиахима СССР в 1935 году. На момент гибели имел 314 посадок (только за период Великой Отечественной войны). ЦВМА: ф. 4144, оп. 13, д. 2; ф. 12 оп. 1, д. 1140; ф. 596, оп. 9, д. 206.

К моменту гибели на 11 сентября 1942 года сбил 18 самолетов противника.

Памятная табличка на доме на улице Мясникова в поселке Невская Дубровка.



Р. С.

Останки погибшего гвардии майора Мясникова Александра Федоровича, по решению сына Юрия Александровича Мясникова, были торжественно захоронены 1 августа 2003 года в поселке Мошенское Новгородской области, рядом с могилой супруги...

27 января 2004 года в поселке Невская Дубровка Всеволожского района Ленинградской области состоялась торжественная церемония открытия памятной доски в честь Александра Федоровича Мясникова. Памятная доска была установлена на улице, которая с этого дня, решением Администрации Всеволожского района переименована в улицу имени Александра Мясникова...

Лето 2003 года оставило неизгладимый след в памяти поисковиков Ленинградской области. Нам молодым ребятам, воспитанным на книгах-воспоминаниях Игоря Каберова, Василия Голубева — прославленных морских летчиков Краснознаменного Балтийского флота, удалось прикоснуться к живой истории. И не просто прикоснуться, а и самим оставить след в истории. В юности, читая книги о летчиках, мы, наверное, не могли и подумать, что нам удастся воочию продолжить историю героических людей, о ком были написаны эти книги.

В лесной глухомани найти место гибели, по крупичкам собирать разрозненную архивную информацию, анализировать, прийти к выводу и потом доказать вещественно, что наши предположения были верными и в конце-концов, установить имя неизвестного погибшего летчика — Александра Федоровича Мясникова. Стремиться разыскать родных и найти их. А в августе 2003 года принять участие и наконец по самой Великой справедливости похоронить останки героя на его Родине. Вот это



Почетный караул у гроба с останками майора А.Ф.Мясникова. п.Мошенское.

и есть наша Память. Память о войне, о людях сгинувших в годы лихолетий оставив родным и близким, щемящую, до конца не ясную строчку в своей жизни: пропал без вести. Выражаясь словами из песни старейшего архангельского поисковика, нашего друга Алексея Сухановского: «мы павших помним не по красным датам...». Это и есть наш смысл жизни. Пусть он не понятен всем, но мы не можем по другому — жить, работать, помнить.

Могли ли мы знать, что установление места гибели А.Ф. Мясникова — летчика 5-го истребительного авиаполка ВВС КБФ, было для нас отправной точкой на весь конец 2003 года. Наверное есть что-то свыше, которое привело нас в октябре на болото у бывшей деревни Крикково под Кингисеппом, где в обломках самолета И-16 мы нашли останки однополчанина Александра Федоровича — младшего лейтенанта Титова Павла Петровича. А в ноябре, определить судьбу еще одного летчика 5 ИАП, лейтенанта Ессина Николая Михайловича, установив, что он погиб в финском плену 28 февраля 1942 года, хотя все 60 лет жена и дочери погибшего считали его не вернувшимся с боевого задания 12 июля 1941 года.

Кто-то скажет: судьба! Но нам кажется, что кто-то вел нас к этому. И будем правы, если скажем: нашей путеводной звездой был Александр Федорович Мясников. Наверное, большая душа была у этого человека. Он, спустя десятилетия, не оставил своих однополчан.

И почему то, именно сейчас, у нас есть уверенность в том, что найдем, обязательно найдем и Сережу Сухова, Колю Соседина, Володю Тенюгина, Мишу Федорова, Борю Годунова, Петю Чепелкина, Борю Романова, Женю Теплова и других, всех их, вылетевших на боевые задания и не вернувшихся на свои аэродромы...

Илья Прокофьев.



Наконечный Николай Димидович

Летчик 13-го отдельного разведывательного авиаполка 13-й Воздушной армии Ленинградского фронта младший лейтенант **НАКОНЕЧНЫЙ** Николай Димидович, 1922 г.р., Уроженец: Орджоникидзевский (в настоящее время Ставропольский) край, город Георгиевск, село Александрийск-Обиленский. Сестра Антонина, проживала: Ставропольский край, станция Виноградная, станица Александрия. Мобилизован Майкопским РВК, кадровый, окончил Краснодарскую ВАШ в 1940 году.

Не вернулся с боевого задания на самолете Як-7б из района станции Мга Кировского района Ленинградской области, сбит 14 августа 1943 года.

В 1990 году поисковым объединением «Победа» (при Ленинградском обкоме ВЛКСМ, руководитель Рувимов Александр Сергеевич) в районе станции Горы Кировского района Ленинградской области было обнаружено место падения советского истребителя Як-7б. При работах по подъему обломков самолета были найдены останки пилота и бумажник с документами. Комсомольский билет № 7411746 на имя Наконечного Николая Димидовича, 1922 г.р., талоны на питание, фотографии, пропуск на аэродром.

По данным Центрального архива Министерства обороны РФ пилот 13 отдельного разведывательного авиаполка Наконечный Н.Д. погиб 14 августа 1943 года при проведении разведки колонн противника в районе станции Мга.

По воспоминаниям ветеранов полка, вылет состоялся в 5 часов утра. После передачи по радио сведений о противнике связь прервалась.



Наконечный Н.Д.

Судя по всему, самолет Як-7б был сбит снарядом зенитной артиллерии, так как в теле пилота обнаружены осколки зенитных снарядов. Летчик был убит еще в воздухе.

С помощью администрации Ставропольского края удалось разыскать родственников Николая Димидовича, которые присутствовали на захоронении.

Останки Н.Д. Наконечного были похоронены 9 ноября 1990 года в городском парке «Сосновка» Выборгского района Ленинграда, на кладбище летчиков Великой Отечественной войны.

26 апреля 1990 года.

Приближалось 6 часов вечера. Мы, с Андреем Стеняевым поглядывали на наручные часы, с мыслью о том, что сегодня у нас неудачный день. Приближалось время вечерней электрички, которая должна была доставить нас обратно домой со станции Горы в Ленинград. Жаль, и сегодня нам не удалось встретиться с Алексеем Харламовым, человеком, чей адрес был записан у Андрея в записной книжке со слов одного из прославленных ветеранов-летчиков Ленинграда, генерал-полковника Ивана Георгиевича Романенко.

По сведениям Ивана Георгиевича, который долгое время возглавлял секцию «Поиск» Со-



вета ветеранов ВВС КБФ, Алексей Харламов — житель станции Горы Кировского района Ленинградской области — раньше работал в лесничестве и знал место падения неизвестного самолета в районе станции Апраксин, что находится от станции Горы через 4 остановки. И вот именно поэтому, 26 апреля 1990 года, мы с Андреем Стеняевым решили проверить эти данные и отправились электричкой с Московского вокзала на станцию Горы.

Прибыв в Горы к часам 10 утра, в указанном в записной книжке доме мы застали мать Алексея Харламова, женщину преклонного возраста, которая поведала нам, что Алексей уехал в Ленинград, и должен вернуться после обеда. Поразмыслив о том, что до обеденного часа осталось несколько часов, а этот прекрасный весенний день был довольно-таки теплым, мы с Андреем решили дожидаться Алексея у его дома.

Понимая, что нехорошо быть незваными гостями и надоедать своим присутствием в доме незнакомых людей, мы дружно предложили уважаемой хозяйке свою помощь в вопросе заготовки дров. В течение нескольких часов, мы орудовали двуручной пилой и топором так, что к 3 часам рядом с домом выросла довольно-таки объемная поленница распиленных и расколотых дров.

Отношение к нам хозяйки дома заметно улучшилось. С удовольствием отпробовав только что сваренного супа и после продолжительного перекура под лучами весеннего солнца, мы провели остаток времени, выполняя мелкие хозяйственные хлопоты — наносили воды из колодца, вскопали пару грядок и частично починили забор.

Посматривая на часы, мы понимали, что основная цель нашей поездки все больше удаляется от нас. Собравшись, тепло попрощавшись с хозяйкой, пообещав приехать в следующие выходные и попросив, чтобы ее сын обязательно нас дождался, мы вышли за калитку.

В начале дороги, ведущей со станции, мы увидели фигуру приближавшегося к нам мужчины. Он, конечно же, увидел, из какой калитки мы выходили, и с его приближением в его глазах уже читался немой вопрос: «Вы кто? И к кому?»

Поравнявшись с ним и поздоровавшись, первый вопрос все же задали мы: «Вы случайно не Алексей?» Получив утвердительный ответ, мы поведали о цели своего визита в его дом. Как говорилось выше, нас интересовал тот неизвестный самолет, обломки которого нашел Алексей в районе станции Апраксин. Задумавшись, Алексей ответил, что в данный момент ехать до Апракина уже поздно — на обратном пути можно просто не успеть на последнюю электричку. А оставаться ночевать в лесу ни

в наши, ни в его планы не входило. Да в принципе и мы уже понимали, что в разговоре можно обсуждать только наш следующий приезд.

Но тут из уст Алексея прозвучала фраза: Зачем в Апраксин ехать, когда здесь, в одном километре от станции, он тоже знает место падения самолета? Представьте наше состояние и наши удивленные лица. Прозанимавшись весь день общественно-полезным трудом и уже разочаровавшись в нашей ситуации, мы узнаем, что буквально в километре от станции Горы есть тоже место падения самолета! Еще большее удивление вызвал ответ на наш робкий вопрос: «А когда можно будет с Вами посмотреть и это место?» Ответ шокировал: «Да прямо сейчас! Только подождите, сапоги переобую!..»

Стоя на дорожке и ожидая нашего проводника, мы с Андреем наперебой восхваляли Алексея. Вот мужик! — Только приехав, даже не перекусив, готов показать место падения самолета! А это ведь не до пляжа на речке дойти искомннуться, а придется идти по болоту...

Из рассказа Алексея, который он вел всю нашу дорогу, мы узнали, что об этом месте, где лежат обломки самолета, он узнал еще в 1974 году. На болоте начался пожар, горели торфяники, которых много в здешних краях. И их, лесников, обязали первыми предотвратить разгоравшийся лесной пожар. Вот тогда и наткнулись они в болотистом лесу на воронку, а рядом с ней — на куски разорванного дюрала.

Обломки самолета.

Людам послевоенного поколения не удивительно, откуда на болоте могли взяться искореженные листы дюрала и алюминия. Ответ был однозначным — это обломки самолета. Ведь в районе станции Горы, которая находится всего в 10 км от поселка Мга, и в 1941-м и в 1944-м гремели жестокие бои.

Из рассказа Алексея следовало, что еще в 1974 году он нашел в обломках самолета какую то бирку, на которой был выбит номер,

и отнес ее в военкомат, сообщив о находке самолета. Но так и осталось равнодушным к данному событию военное ведомство. Со слов Алексея, найденные обломки принадлежали советскому самолету. Но мы, поспешая за Алексеем, стремились сами убедиться в этом.

В заболоченном лесу, когда Алексей вывел нас к месту падения самолета, мы увидели полностью заросшую мхом небольшую воронку каплевидной формы. Рядом с воронкой, чуть в стороне, валялся один единственный кусок дюраля в размерах не более 50 см. Разбирая



Найден винт самолета.

руками мох, и на сколько возможно руками погружаясь в тину воронки, мы наткнулись еще на несколько незначительных кусочков дюраля и дельтадревесины. Уже собираясь уходить, Андрей Стеняев в последний раз попытался вытащить нащупанный им в воронке прямоугольный фрагмент из алюминия. Спустя минуту на поверхности появилась небольшая продолговатая часть закрылка, на которой красной краской, через трафарет была нанесена надпись «Не братья». Теперь окончательно мы поняли, что мы находимся перед местом падения советского самолета.

5 мая 1990 года.

Я копошился на краю воронки, сумев зайти в воду только чуть выше колен, так как был в болотных сапогах. Андрей Стеняев можно сказать плескался, то в центре воронки, то приближался к противоположенному от меня краю ямы. Он мог себе позволить «поплескаться», так как еще с утра, с момента нашего прибытия в очередной раз к месту падения самолета, облачился в гидрокостюм. Водолазный гидрокостюм был зеленого цвета и поэтому в те моменты, когда Андрей вылезал из воронки и пытался подойти к разведенному костру погреться, я весело кричал ему: «В воду жаба, мало камешков принес...».

Еще один майский выходной день нашей работы на месте падения советского истребителя подходил к вечеру. На краю воронки уже выросла небольшая куча из извлеченных нами из воронки обломков самолета. Простыми хозяйственными граблями мы очистили поверхность от осоки, торфа и мха, вырисовался отчетливый контур воронки.

Уже минут пятнадцать, Андрей пытался руками вытащить из ямы какой-то большой и массивный агрегат самолета. Нам удалось расшатать «агрегат», но болото упорно не хотело отдавать эту часть самолета в наши руки.

Вдруг, я больше почувствовал, чем увидел, что в центре воронки что-то стало подниматься из воды. Я не мог понять, что это. Вода как будто забурлила, и над поверхностью стало появляться что-то черное, бесформенное, облепленное торфом. Андрей в это время был спиной к центру воронки и, конечно же, не видел этого момента. Он с большим усилием пытался приподнять что-то массивное со дна воронки. Как только я позвал Андрея, он перестал делать усилие, и вдруг это бесформенное проявление опустилось опять в воду. Мы сообразили, что Андрей, своими действиями пытаясь приподнять какую-то конструкцию самолета, передает усилие, и из воды поднимается более легкая часть конструкции. Разобравшись в чем дело, мы с Андреем, взялись за работу. Спустя некоторое время на поверхности появилась стойка шасси самолета, с колесом. На резиновой крышке, читалась надпись: «Ярославский шинокомбинат 650/200», что точно указывало на марку самолета — Як-7б. Самой последней находкой за это день, стал крючок от парашютной системы, на основании чего мы сделали вывод, что, скорее всего, летчик погиб вместе с самолетом.

10–28 октября 1990 года.

Опять сломалась помпа. Терпения на организацию ремонта уже не осталось. Все устали от постоянных поломок подаренного военными «отечественного» пожарного насоса. Мы дружно по-старому выстроились в цепочку и стали из рук в руки передавать наполненные водой ведра. Сегодня наша группа увеличилась, к уже «старожилам» подъема Андрею Стеняеву, Михаилу Романову, Илье Прокофьеву, Игорю Бокареву, Василию Груздову и Александру Рувимову присоединилась группа молодых ребят в количестве 4 человек под предводительством Михаила Авдеева. Старый испытанный метод выкачивания воды ведрами стал приносить результаты. Вода постепенно стала убывать из воронки. Уже появились изпод воды обнаруженные в прошлые выходные две лопасти от винта самолета. По характеру расположения лопастей в воронке, стало по-

нятно, что самолет падал с рабочим мотором. Значит, скорее всего, летчик был убит в воздухе, или же самолет падал с пилотом, который в этот момент находился без сознания. Одна оторванная лопасть находилась на глубине менее метра и лежала буквально горизонтально. Вторая, с чашками винта и коком, находилась вертикально, причем сам кок смотрел наверх.

При выкачивании воды ведрами, стоящий в самом низу воронки Михаил Романов, постоянно передавал наверх мелкие различные обломки самолета. Вдруг, ведра по цепочке перестали передаваться из-за того, что внизу Михаил, что-то рассматривал в руках. Среди глины он увидел непонятный предмет и сейчас внимательно его изучал. На краю воронки, опустившись на колени, Андрей Стеняев пытался увидеть, что же Михаил нашел. Среди обломков самолета часто попадались различные обрывки шлангов и резиновых трубок от топливной системы мотора.

— Это, наверное, кусочек резиновой трубки, — говорил Андрей.

— Да, нет, по-моему, это палец! — ответил Михаил. — ...Да, человеческий палец!

— Да ну, брось, — отозвался Андрей. — Дай посмотрю... Какой же это палец, простой кусочек резинового шланга, желтого цвета.

Взяв из рук Михаила непонятный предмет, Андрей поднялся и отправился к небольшой воронке с водой, которая находилась недалеко от места раскопа.

— Действительно, палец! — вдруг услышали мы за спиной. Андрей, приближался к нам с вытянутой вперед рукой, где на ладони действительно находился человеческий оторванный палец.

Так, мы поняли, что стали приближаться к кабине самолета. Вытаскивая наверх ведра с водой и глиной, мы все глубже закапывались вниз, всё ближе приближаясь к месту, где находились останки летчика в раздавленной кабине. Уже среди искореженного метала, были видны обрывки одежды — технического комбинезона, в который был одет летчик. Следующей находкой стал офицерский ремень, на котором мы увидели черную кобуру пистолета. Очистив от грязи упругую кожу кобуры, извлекли хорошо сохранившийся пистолет ТТ. Вороненый металл пистолета был как новый, как будто и не лежал в болоте более полувека. Внимательно рассмотрев, мы увидели, что от сильного удара при падении самолета пистолет деформирован. Удар пришелся по рукоятке пистолета, и поэтому почти расплющило обойму и немного выгнуло затворную раму.

Расчищая место, где была кабина самолета, Михаил нашел в обрывках комбинезона носовой платок. Промыв его мы обнаружили, что на одном из углов платка вышита надпись «От

Езерской». Кто эта женщина, которая подарила платок летчику? Может быть это была его любимая девушка, а может быть это кто-то из его родственников?

Воронка становилась, все глубже и глубже. Уже приходилось передавать ведра, наполненные постоянно поступающей водой, по построенной нами лестнице. На самом дне воронки, среди торчащих во все стороны обломков самолета с острыми краями, были небольшие углубления, в которые с трудом помещалось ведро, для того чтобы наполнить его стекающей водой. И поэтому Михаил, взяв консервную банку, черпал ею воду и тем самым наполнял ведро. Вдруг, при очередном зачерпывании банкой воды, повинуясь небольшому завихрению, со дна воронки всплыл небольшой бумажник, который, появившись на поверхности, раскрылся, и луч солнца блеснул на целлулоидном кармашке. Нам показалось, что этот солнечный зайчик буквально ослепил нас. Буквально несколько мгновений, и бумажник опять стал опускаться на дно воронки, но и этого мига хватило различить под целлулоидом лицо девушки, которая смотрела на нас с фотографии, находившейся в кармашке. Михаил Романов, откинув консервную банку, метнулся руками вниз и успел ухватить всплывший бумажник летчика. Это была неопишемая радость, все кто находился на раскопе, побросали все что было в руках — ведра и лопаты, и кто согнувшись, кто опустившись на колени на краю воронки рассматривали драгоценную находку в руках Михаила.

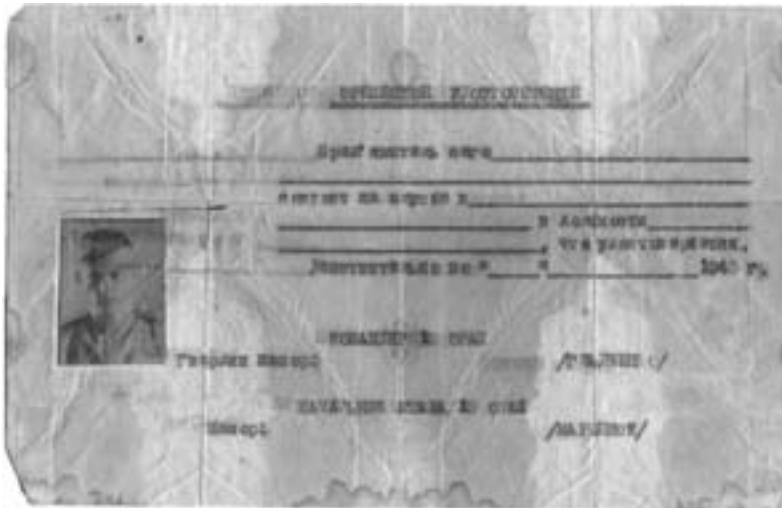
Отмыв руки от грязи, мы осторожно открыли бумажник. Действительно, под целлулоидом находилась фотография девушки. Доброе, молодое лицо смотрело на нас. Этот взгляд полвека назад согревал душу неизвестного летчика. Вылетая на боевые задания, он смотрел на эти дорогие глаза и, наверное, становилось легче переносить тяжесть боев и невзгод нелегкой фронтовой жизни. Было ясно, что фотография девушки, которая была вложена в бумажник, дорога летчику, он каждый раз открывая бумажник, мог видеть ее любящие глаза...

Раскрывая бумажник, мы обнаружили в нем вложенные бумаги. Вот зеленоватая корочка комсомольского билета. Бережно открываем его: «Комсомольский билет № 7411746. Фамилия: Наконечный, Имя и отчество: Николай Димидович. Год рождения: 1922. Время вступления в ВЛКСМ: ноябрь 1938. Наименование организации выдавшей билет: Александрйско-Обиленским РК Орджоникидзевского края». Осторожно листаем страницы. Последняя уплата членских взносов в размере 54 рублей за июнь 1943 года. Внутри комсомольского билета вложен какой-то листок, сложенный в несколько раз. Сохранность



Галина Зиновьевна Повод — техник по вооружению 1-й АЭ. Фотография найдена вместе с останками летчика.

бумаги очень хорошая. От документов сильно пахнет авиационным бензином, и становится понятно, почему так идеально сохранились документы. Скорее всего, при падении в самолете оставался неизрасходованный бензин, вот он-то и пропитал документы и тело летчика. Иголками разводим мокрые края бумаги в разные стороны. На бумаге машинописный текст читается очень хорошо, а вот в графах, где должны были быть вписаны данные летчика и другая информация, строчки почти чисты, еле-еле угадываются чернильные штрихи записей: «Временное удостоверение: Предъявитель сего.... Состоит на службе в.... Действительно по1943 г.» Удостоверение подписано командиром 13 ОРАП, гвардии майором Гладченко и начальником штаба майором Марченко. На временном удостоверении хорошо



Временное удостоверение Н.Д. Наконечного, найденное при останках.

сохранилась фотокарточка владельца. На нас смотрят глаза худощавого юноши. Он погиб в 21 год — самые лучшие молодые годы. Номер воинской части читается полностью, так как пропечатан на машинке, и нам удастся установить, что Николай Димидович Наконечный служил в 13-м отдельном разведывательном полку 13 Воздушной Армии Ленинградского фронта. Какое разведывательное задание выполнял летчик? Когда же он погиб? В июле 1943-го? На эти вопросы нам помогут ответить только архивные документы. Но это чуть позже, а сейчас необходимо внимательно просмотреть все найденные вещи, сохранить документы, которые пролежали с останками пилота более полувека в болоте. Осторожно отпорол нашитый карманчик с пленкой целлулоида мы обнаружили, что в нем вложены еще несколько фотографий. Бережно раскладываем их на полиэтилене, и сразу же фотографируем их фотоаппаратом «Зенит». Всего фотографий 14. На них изображены разные люди, многие в военной форме летчиков. На-

верное, однополчане? Или сокурсники по летному училищу?

Из основного клапана бумажника вынимаем толстую бумажную пачку продолговатых листов. Они были соединены степлерной скрепкой. Пролистав, мы догадались, что это талоны на завтрак, обед и ужин. Листок, который был в пачке первый для отрыва, относился к 14-му числу, к сожалению, без указания месяца и года.

Вечером, возвращаясь из леса, мы были счастливы. Сегодня нам удалось полностью извлечь останки летчика, его парашют. Найти бумажник с документами, благодаря которым мы установили личность погибшего. Теперь нас ждал архивный поиск и розыск родных погибшего разведчика.

Первым делом мы узнали телефоны и позвонили в Ставропольский краевой комитет ВЛКСМ, так как именно Ставропольский край в годы войны назывался Орджоникидзевским. Рассказав о нашей находке, мы попросили помощи в розысках родных Николая Наконечного. Потом поехали в Ленинградскую среднюю школу № 384, по нашим сведениям именно там ранее находился школьный музей 13 ОРАП. Встретившись с директором и преподавателями школы, мы узнали, что музея уже несколько лет не существует. Небольшая часть материалов, переписка с ветеранами, стенды с фотографиями были свалены в подсобном помещении. Многие документы были в ужасном состоянии, фотографии слиплись от влаги. Мы были просто шокированы таким отношением к военной истории. Начавшаяся в 1985 году перестройка в нашем государстве в 1990 году была в полном разгаре. Уже близился полный развал государства. Со слов преподавателей школы к ним приехали сотрудники возрождающегося музея обороны Ленинграда и просто забрали и увезли все ценные экспонаты и материалы.

Разобрав часть уцелевших документов и писем ветеранов, нам удалось найти несколько адресов, по которым мы еще надеялись разыскать живых однополчан Николая Наконечного. Среди документов нам попала архивная справка об истории 13-го отдельного разведывательного авиаполка. Согласно этому документу, полк он имел славную историю. Сформированный еще до войны, как 30-я РАЭ, он с первого дня войны принимал участие в боях под Ленинградом. В первый же день войны, 22 июня 1941 года приказом командующего ВВС 23 армии Ленинградского военного округа 30-я разведывательная авиаэскадрилья была переформирована в 117-ю отдельную разведывательную эскадрилью. В ноябре 1942 года 117-я ОРАЭ переформируется в 5-ю отдельную дальнеразведывательную авиаэскадрилью, а 15 апреля 1943 года на базе этой эскадрильи

и формируется 13-й отдельный разведывательный авиаполк в составе 13-й Воздушной армии Ленинградского фронта. Согласно архивной справке, гвардии майор Гладченко, который подписал удостоверение Наконечного, командовал полком с 15 апреля по 1 сентября 1943 года. Всего за годы войны полк совершил 3681 боевых вылетов на фотографирование, разведку и нанесения бомбовых ударов по противнику. В 1943 году полк был награжден орденом Красного Знамени, а в 1944 году, полку было присвоено почетное наименование «Ленинградский».

В первую очередь мы стали обзванивать ветеранов 13 ОРАП, адресом проживания которых был указан Ленинград. К сожалению, оказалось, что многих уже нет в живых. Некоторые ветераны, с которыми все же удалось связаться и встретиться, пришли в полк уже в 1944 году и летчика Наконечного не знали. Так как разведывательный авиаполк был вооружен разными типами самолетов, то и ветераны разделились на тех, кто летал на бомбардировщиках и тех, кто воевал на истребителях, и из-за этого многие друг друга уже не помнили. При встречах с ветеранами полка, мы показывали фотографии, найденные вместе с останками летчика, в надежде на то, что кто-нибудь из ветеранов узнает лица изображенные на них. Звонки, поездки из одного конца города в другой, встречи, долгие разговоры за чашкой чая, пополняли нашу тетрадку с записями. Так, из буквально по крупицам собираемой информации, начала складываться история жизни летчика-истребителя Николая Наконечного.

Фамилию Езерская, которая была вышита на найденном у Наконечного платочке, никто из ветеранов не знал, а вот лицо девушки, запечатленное на фотографии из бумажника для многих было знакомо. Так удалось установить, что на фотографии была изображена Галина Зиновьевна Повод. Ветеран полка, а в годы войны — начальник штаба эскадрильи, Даниил Никитович Белоусов вспомнил, что Галина Повод была техником по вооружению 1-й истребительной эскадрильи, потом, когда полк перебазировался в Левашово, она выполняла обязанности экспедитора за почтой. Со слов Даниила Белоусова, Галина Зиновьевна была родом из города Каменецк-Подольский под Могилевом в Белоруссии. Еще один ветеран полка, бывший летчик-истребитель Леонид Яковлевич Солганник вспоминал, что в конце 1942 года в их полк прибыли 10 молодых летчиков, в числе которых был и Николай Наконечный. Их перевели в 13 ОРАП из состава 286-го истребительного авиаполка, после ужасной катастрофы, которая случилась после формирования 286 ИАП в городе Череповец.

После переподготовки в городе Череповец, летчиков должны были направить на фронт, но при вылете случилась катастрофа самолета Ли-2, в котором находился личный состав 286 полка, и вот выживших летчиков направили на укомплектование других полков. Прибывшие молодые летчики приступили к полетам в составе 13 ОРАП только в январе 1943 года. Леонид Яковлевич сообщил также о том, что в Казахстане проживает ветеран-летчик 13 ОРАП подполковник в отставке Илья Сергеевич Пирожков, а в городе Москве — еще один ветеран полка, генерал-майор авиации Олег Константинович Матвеев, которые прибыли в полк в составе этой группы и должны были знать Николая Наконечного.

При встречах с другими ветеранами полка выяснились обстоятельства гибели Николая Наконечного. Ранним утром, лета 1943 года, самолет Наконечного взлетел с аэродрома Левашово в паре с самолетом Василия Морозова, ведущим был Морозов. Их послали на разведку танковых колонн противника в районе станции Мга. Разведку провели успешно, все данные о передвижении немцев они передать успели. Когда возвращались назад, самолет Наконечного подбили зенитные орудия противника. Самолет Николая упал в районе Мги. Со слов ветеранов полка, Николай Наконечный к моменту гибели совершил более 50–60 боевых вылетов и был уже опытным летчиком.

В эти же дни когда мы встречались с ветеранами полка, пришел ответ на наш запрос из Центрального архива Министерства обороны СССР. В справке архива было указано: летчик 13 отдельного разведывательного авиационного полка младший лейтенант Наконечный Николай Димидович, 1922 г.р., уроженец: г. Георгиевска Ставропольского края, погиб 14 августа 1943 года. Место захоронения не указано. Сестра — Наконечная Антонина Димидовна, проживала: Ставропольский край, станция Виноградная, станица Александрия.

Пока мы искали однополчан Николая Наконечного, комсомольцы Ставропольского края разыскали родню Николая. Они сообщили, что родственники готовы выехать в Ленинград, на церемонию захоронения останков своего родного человека. И вот, 8 ноября 1990 года мы с Александром Рувимовым, руководителем поискового объединения «Победа» при Ленинградском обкоме ВЛКСМ стоим на Московском вокзале, встречаем родных летчика. Наши коллеги из Ставрополя сообщили, что родных удалось найти буквально на следующий день, после озвученной по Ставропольскому радио передачи о нахождении обломков самолета и останков погибшего летчика. Многие жители станицы Лысогорской Ставропольского края услышали эту передачу, и соседи поспешили



Илья Сергеевич Пирожков — один из лучших воздушных разведчиков. Фотография из газеты «Боевая тревога» от 19 октября 1944 года.

в дом Наконечных. И вот, наконец, поезд приближается к платформе. Из указанного ставропольским коллегам вагона выходят родные и близкие Николая. В кубанских станицах трепетное отношение к своим корням, и поэтому на церемонию прощания и захоронения останков, погибшего в годы войны их родного человека, приехала почти вся большая семья Наконечных — 13 человек. Среди них был



**Родственники
Н.Д.Наконечного
у его могилы.**

14-летний юноша, внучатый племянник Николая Наконечного, Алексей. Когда мы увидели его выходящим из вагона, у нас с Сашей просто пропал дар речи — на нас смотрело лицо с фотографии, сохранившейся на временном удостоверении пилота. Это было невероятно. Вот так можно и поверить в перевоплощение и переселение душ.

Сразу же с вокзала мы все вместе отправились в Озерки в Шуваловскую церковь, там рядом в годы войны располагался аэродром 13-го ОРАП. Отец Михаил, священнослужитель этой церкви, провел обряд отпевания — панихиду по погибшему в 1943 году Николаю Наконечному. А 9 ноября 1990 года в городском парке «Сосновка» на воинском мемориале погибшим летчикам, состоялась торжественно-траурная церемония захоронения останков летчика Наконечного Николая Димидовича. На его могиле мы установили кок винта с одной лопастью от его самолета. На лопасти прикрутили табличку с данными Николая.

Из рассказов родственников мы узнали, что Николай был самым младшим ребенком в семье. Родители умерли рано, и поэтому Николая, его брата и сестру взяла и воспитала самая старшая сестра, Антонина Димидовна, у которой уже была своя семья и двое детей. В 1940 году Николай сбежал из дома и поступил в летное училище в городе Краснодаре. 1-го января 1942 года он закончил училище и его направили на фронт... После войны на Николая пришло извещение, что он не вернулся с боевого вылета 14 августа 1943 года, пропал без вести...

Неделин Виктор Фомич



Неделин В.Ф.

Место падения самолета «Харрикейн» в районе 26 км Мурманского шоссе (в 150 метрах от трассы) во Всеволожском районе Ленинградской области обнаружено в 2001 году поисковым отрядом «Невский пятачок» (пос. Невская Дубровка, руководитель Мельниченко Сергей Викентьевич). При обследовании места падения обнаружен редуктор от мотора «Мерлин» и установлен номер двигателя: «MERLIN XX № 67631/254923. Останков погибшего летчика не обнаружено.

По документам Центрального военно-морского архива выявлено, что данный мотор был установлен на самолет Харрикейн с номером 3072, на котором 29 сентября 1942 года погиб пилот 3 гв. ИАП ВВС КБФ гвардии старший лейтенант Неделин Виктор Фомич. По архивным документам В.Ф. Неделин значился захороненным в деревне Большая Бензовка. Но такой деревни в Ленинградской области не было. Скорее всего, имеется в виду деревня Большая Березовка Всеволожского района Ленинградской области. По документам Всеволожского райвоенкомата В.Ф. Неделин учтен как перезахороненный в деревне Озерки Разметелевского сельского совета Всеволожского района, это говорит о том, что, скорее всего, пилота достали и захоронили еще в годы войны.

В архивных документах упоминается эпизод, который рассказывает о последнем бое

Летчик 1 АЭ 3-го гвардейского истребительного авиаполка 61-й авиационной авиабригады ВВС Краснознаменного Балтийского Флота (КБФ) гвардии старший лейтенант НЕДЕЛИН Виктор Фомич, 1915 г.р., уроженец: РСФСР, город Ростов-на-Дону. Кадровый, в Красной Армии с октября 1939 года.

На самолете английского производства «Харрикейн» (заводской номер 3072) с мотором «Мерлин» № 67631/254923 сбит истребителем противника 29 сентября 1942 года в районе Павлово-на-Неве Ленинградской области.

Виктора Неделина: «... 29 сентября 1942 года ... пять «Харрикейнов» из 3-го ГИАП сопровождали Ил-2 на БШУ в районе пос. Московская Дубровка. При подходе к цели в 18:43–18:55 в районе п. Павлово на высоте 1500 м вели бой с восемью Ме-110 и двумя Ме-109. По докладом экипажей сбито два Ме-109: один сбил Киреев, второй Костылев в паре с Седовым. В районе Манушкино два Ме-109 вышли из облачности и, используя наступление сумерек, атаковали снизу в хвост на высоте 700–800 м самолет В.Неделина и сбили его...».

Виктор Фомич Неделин за годы войны совершил 294 боевых вылета. В 1932 году окончил 7 классов, затем ФЗУ. Работал токарем. В РККА с октября 1939 года. Окончил Ейское военно-морское авиационное училище, старшина (дек. 1940). С 25.03.41 г. в 5 иап: мл. летчик, с 19.06.41 г. пилот, лейтенант (19.02.42), с 24.01.42 г. летчик 1 аз, ст. лейтенант (14.08.42). К апрелю 1942 г. совершил 148 боевых вылетов, участвовал в 15 воздушных боях, сбил в группе бомбардировщик. Награжден орденом Красной Звезды.



Мемориальная плита на памятнике в д.Озерки.

Новиков Алексей Герасимович

Командир звена 845-го истребительного авиаполка 279-й истребительной авиадивизии 14-й Воздушной армии Волховского фронта старший лейтенант **НОВИКОВ Алексей Герасимович**, 1917 г.р., уроженец: РСФСР, Тульская область, Арсеньевский район, село Полуэктово. Мобилизован Арсеньевским РВК.

27 августа 1942 года в районе Синявино Мгинского (в настоящее время — Кировского) района Ленинградской области на самолете Як-7 № 2037 столкнулся в воздухе с самолетом Як-7 № 1918.

Старший лейтенант Новиков жив.

Место падения самолета Як-7б в районе урочища 1-й Эстонский Поселок Кировского района Ленинградской области обнаружено в мае 2006 года поисковой группой «Ладога» (г. Санкт-Петербург, руководитель Александр Борисович Балай). При подъеме обломков самолета был обнаружен и поднят мотор М-105, который имел большое количество номеров, что говорило о его частом ремонте. Обнаруженные номера на моторе: 1-355, 135-741, ПА 135-741, 2-325, 2-25, П 135-190 (забит), ПА 135-655, 3-139, ПА 135-1209 (два раза). На месте падения были обнаружены авиационный пулемет ШКАС № ца 138 и авиационная пушка ШВАК № ун 101, 1941 г. Также на обломках капота был обнаружен номер: 20-37. Останков летчика обнаружено не было.

По номеру самолета в документах Центрального архива Министерства обороны РФ установлено: 27 августа 1942 года самолет Як-7 № 2037 сгорел, столкнулся в воздухе с самолетом Як-7 № 1918. Старший лейтенант Новиков жив.

Для справки: Новиков Алексей Герасимович, 1917 г.р., старший лейтенант 845-го ИАП 279 ИАД. Погиб 4 октября 1942 года. Похоронен г. Малая Вишера Новгородской области.

Мотор М-105 самолета Як-7б.



Новиков А.Г.

На поисковом форуме сайта Общественной молодежной поисковой организации «Тризна» (<http://trizna.ru/forum/viewtopic.php?f=51&t=41795&start=20>) руководитель маловишерского поискового отряда «Звезда» Никитин Игорь Николаевич разместил информацию, которая рассказывает об А.Г. Новикове:

(...) Из письма к родителям: «Ваш сын был одним из лучших командиров. Отличный боец. На его счету значилось до десятка сбитых им фашистских самолетов. Он был гордостью всей части. Отважный и чуткий товарищ. Командование фронта высоко ценило его боевую деятельность. От имени Президиума Верховного Совета СССР от 3 ноября 1942 года приказом № 0124/Н Ваш сын награжден орденом Ленина».

Презирая смерть

Шесть лет назад в Малую Вишеру из Москвы приехали родственники погибшего летчика Алексея Новикова — его старший брат Сергей Герасимович с женой Анастасией Павловной. Они привезли с собой медальон с изображением героя. Медальон был установлен на памятнике одним из первых. Тогда же родные передали в музей боевой славы школы № 1 копию извещения о гибели летчика, газету «Правда»

за 9 июля 1941 года Указом Президиума Верховного Совета СССР о награждении его орденом Красной Звезды, благодарственное письмо командира авиаполка отцу Алексея с сообщением о награждении сына вторым орденом Красного Знамени, но уже посмертно.

Группа начала активный поиск, в результате которого удалось восстановить факты жизни и гибели Алексея Новикова. Родился он в 1917 году в деревне Полуэктово Арсеньевского района Тульской области. В 1931 окончил семилетку, на следующий год семья переехала в город Новомосковск. Алексей устроился работать учеником электрослесаря на завод по производству огнеупорного кирпича. В 1933 году поступил в горнопромышленную школу в городе Товарково, закончил ее и вернулся на прежнее место работы. Без отрыва от производства Алексей учился в Новомосковском аэроклубе, закончив который в 1939 году, поступил в Качинское авиационное училище летчиков. Потом был направлен в авиачасть в Белоруссию. В 1940 году был в отпуске, тогда и увиделся с родными последний раз.

Война застала его в Бобруйске. Об участии Новикова в Великой Отечественной говорят следующие строки из наградных документов: «С 22 июня 1941 года на Западном фронте совершил 70 боевых вылетов. Участвовал в 30 воздушных боях. В которых сбил лично два самолета противника типа «Me-109 ф» и три в группе. За участие в разгроме немецко-фашистских полчищ партия и правительство высоко оценила его боевые заслуги, наградив орденом Красной Звезды». (По словам родственников, этот орден был вручен А. Новикову в Кремле лично М.И. Калининым).

«С 24 июня 1942 года участвует в военных действиях на Волховском фронте в составе 845 истребительного авиаполка. За короткий период времени им произведено 22 боевых вылета, из которых на прикрытие своих войск — 12, на сопровождение бомбардировщиков — 10. Участвовал в 12 воздушных боях, в которых проявляя исключительное мужество и мастерство, сбил один самолет Me-109ф лично и один Ю-88 в группе. Грамотный, культурный и скромный командир звена, который умелым организационным руководством среди подчиненных сумел сплотить их вокруг Коммунистической партии на выполнение любого задания командования, не зная при этом страха и презирая смерть. Летчики его звена, идя на выполнение боевой задачи, всегда полагаются на его четкое руководство в бою и, действуя по его примеру, всегда выходят победителями. Взаимная товарищеская выручка, отличное знание боевой техники пилотирования — основные принципы его отважного звена. За отличное выполнение боевых заданий коман-

дования Военный Совет Волховского фронта объявил ему благодарность».

Приказом Волховского фронта от 3 ноября 1942 года А.Г.Новиков был награжден орденом Красного Знамени посмертно.

Разыскивая сведения о летчике группа обнаружила в армейской фронтовой газете «Бей врага» от 17 августа 1943 года заметку старшего сержанта И. Каплунова под названием «Возмужание». В ней автор пишет об однополчанине П.Соломонове — авиамеханике самолета летчика Новикова. Думаем, что эта заметка с сокращениями будет интересна малоaviшерцам.

«Сержант Петр Соломонович оказался немногословным. Большую часть дня проводил он у самолета, ни с кем не разговаривал, держался особняком. Летчик Новиков — веселый лейтенант, орденоседец говорил инженеру:

— Что за тихоню вы мне прислали?

Летчик принимал за робость чрезмерную молчаливость своего механика и опасался за будущее. Предстояли горячие денечки, часть готовилась выступить на фронт. Однажды, как бы невзначай, он учинил экзамен. Механик охотно отвечал на все вопросы, и командир сказал:

— Голова у тебя, брат, хорошая.

Часть выехала на фронт. Новиков со своим звеном в первый день базирования на фронтовом боевом аэродроме совершил четыре вылета. Усталый, но довольный после проведенного воздушного боя, он подошел к Соломонову и сказал:

— Сегодня слетали четыре раза, а завтра разков семь придется. Выдержишь?

— Сумею.

Восемь фашистских самолетов смахнул с неба Новиков.

**Работа на месте
падения самолета
А.Г.Новикова.**



В те дни Соломонов забывал об отдыхе. Он работал по 16–17 часов. Машина с ревом вздымалась в небо и летчики с завистью говорили:

— Везет тебе, Алексей, зверь у тебя — не машина...

Но однажды самолет Новикова одиноко появился над аэродромом, летчик прилетел раньше времени.

Подбитый в бою самолет нуждался в основательном ремонте. Летчик ходил мрачный. Товарищи его дрались, а он вынужден был сидеть без дела.

Ночью Новиков лежал в землянке, услышал за бревенчатой стеной чью-то беседу. Он прислушался и изумился: Соломонов, его механик, молчаливый Соломонов горячо убеждал в чем-то инженера. Механик предлагал новый технологический процесс ремонта командирской машины. На утро Новиков был там, где ремонтировали его самолет. Некоторые техники, утверждавшие, что самолет простоят в ремонте двое суток, скептически отнеслись к смелому предложению Соломонова. Но механик по-новому расставил рабочую силу, по-своему изменил последовательность кое-каких процессов, и через восемь часов самолет ушел на боевое задание. Летчик одержал новую победу. Он вышел из кабины взволнованный и сказал при всех механику:

— Теперь, брат, вижу, что и руки у тебя золотые.

Скоро Соломонова назначили техником звена. Оно стало передовым».

Помнятся и воспоминания И.Б. Колтунова о гибели лейтенанта Новикова: На южном аэродроме в Малой Вишере находились передвижные авиаремонтные мастерские (ПАРМ), в которых оказался на ремонте самолет Алексея. Когда ремонт был закончен, Новиков прибыл в ПАРМ и решил опробовать самолет в воздухе, над аэродромом. Он взлетел без боевого запаса снарядов для оружия. Уделяя основное внимание работе мотора и органов управления, летчик очевидно, не заметил, как к нему подкралась пара фашистских истребителей, и был сбит, не успев приготовиться к воздушному бою.

Так 4 октября 1942 года при исполнении служебных обязанностей погиб командир звена 845 ИАП Алексей Герасимович Новиков.

А.А.Тепляков.

Выписка из наградного листа (ЦАМО РФ, ф. 33, оп. 682525, д. 83, л. 500):

«... В Отечественной войне против немецких захватчиков участвует второй раз.

С 22.06.1941 по 09.07.1941 участвовал на Западном фронте, где им произведено 70 боевых вылетов с налетом 57 часов. Участвовал в 30 воздушных боях, в которых сбил 2 самолета противника лично типа Ме-109 и три самолета в группе. За проявленное мужество и отвагу в разгроме фашистских орд, партия и Правительство высоко оценило его боевые заслуги наградив орденом «Красная Звезда».

С 24 июня 1942 года участвует в военных действиях на Волховском фронте. За это время им произведено 74 успешных боевых вылетов. Участвовал в 38 воздушных боях, в которых проявил исключительное мужество и стойкость в бою, в которых лично сбил 4 самолета противника (три Ме-109ф, один Ме-109) и в группе 2 самолета типа: один «Ю-88» и один Ме-109ф. Как зам. ком-ра эскадрильи умело организует своих подчиненных на выполнение поставленных задач — летчики его эскадрильи, следуя примеру своего командира стойко и мужественно бьют врага. Взаимная товарищеская выручка, отличное знание боевой техники, техники пилотирования, стойкость в бою — вот основные качества Новикова и его подчиненных летчиков. За отличное выполнение боевых заданий командования Военным Советом Волховского фронта ему объявлена благодарность. Представляется к правительственной награде орденом «Красное Знамя».

Для сведения: Новиков Алексей Герасимович, 1917 года рождения, кадровый, старший лейтенант, командир звена, 845 ИАП истреб. авиапункт, 279 ИАД, 14 ВА, Тульская обл., г. Тула, Косая Гора, Луговая ул., д.10, (г. Москва, ул. Новостроевская, д. 4/2, кв. 117), погиб на аэродроме 04.10.1942 года, похоронен Новгородская обл., г. Малая Вишера, кладбище летчиков.

Источники: ЦАМО, ф.56, оп.12220, д.72, ЦАМО, ф.368, оп.6289, д.4, ЦАМО, ф.58, оп.81883, д.1945, ЦАМО, ф.58, оп.818883, д.2017, Книга Памяти Тульской обл., том 3, стр. 220, Книга Памяти погибших и пропавших без вести в Великой Отечественной войне, том 9, стр. 531...».

Новиков Владимир Алексеевич

В конце ноября 2003 года в нескольких километрах от деревни Кошкино Кингисеппского района Ленинградской области поисковиками отряда «Форпост» (г.Кингисепп, руководитель Виктор Викторович Костюкович) было обнаружено место падения советского самолета. При проведении поисковых работ были обнаружены 37-мм пушка ОКБ-16 и разбитый двигатель М-105 ПФ № 415-1979, в результате этих находок был установлен тип самолета — истребитель Як-9т.

В декабре 2003 года совместными усилиями поисковиков отряда «Форпост» и Общественного фонда поисковых отрядов Ленинградской области двигатель был поднят на край воронки. Были найдены сильно разбитые останки пилота, фрагменты пристыжной системы и искореженный портигар.

С помощью поисковика из г.Нижнекамск (Республика Татарстан) Миляуши Котенковой, которая провела большую работу с документами Центрального архива Министерства обороны РФ, по номеру мотора удалось установить следующее:

Акт расследований причин летных боевых потерь 14 ГИАП:

«24.07.1944 года в 8:10–9:41 пять Як-9, ведущий гвардии старший лейтенант Дьяков, при выполнении боевого задания — прикры-



Старший летчик 14-го гвардейского истребительного авиаполка 275-й истребительной авиадивизии 13-й Воздушной армии Ленинградского фронта гвардии лейтенант **НОВИКОВ Владимир Алексеевич, 1920 г.р., уроженец: РСФСР, Орловская область, город Брянск (по другим сведениям: Владимирская область, город Ковров). Отец Алексей Михайлович, проживал: РСФСР, Челябинская область, город Усть-Катав, ул. Гнусарёва д. 24. Мобилизован Брянским ГВК в 1940 году.**

Не вернулся с боевого задания 24 июля 1944 года на самолете Як-9т (заводской номер 1415335) с мотором ВК-105пф № 415-1979 после воздушного боя в районе Вайвара – Апсаре – Аувере (Эстония).

тие поля боя в районе Вайвара–Апсаре провели воздушный бой с 4 Фв-190 и 2 Ме-109. Гвардии лейтенант Новиков и гвардии младший лейтенант Беликов атаковали 2 ФВ-190 на высоте 800 метров сверху в хвост и преследовали их до бреющего полета. С боевого задания оба не вернулись. Предположительно сбиты в воздушном бою...».

«Исключить из боевого состава полка самолеты Як-9 с моторами М-105 ПФ № 415-1979 и 415-1958, не вернувшиеся с боевого задания 24.07.1944 года».

Из вышеперечисленных документов стало ясно, что найденные останки принадлежат кому-то из двух летчиков, пропавших без вести в этот день.

В мае 2004 года, при продолжении работ на месте гибели нашего самолета, поисковым отрядом «Форпост» был найден разбитый орден Отечественной войны 2 степени №4924, по которому и удалось установить имя погибшего пилота.

Из документов Центрального архива Министерства обороны РФ: «Наградной лист на гвардии младшего лейтенанта Новикова В.А.:

Тов. Новиков за время службы в частях ВВС с 1940 года, имеет 388 самолето-вылетов, с общим налетом 83 часа 43 минуты. Из них боевых за время Отечественной войны — с февраля месяца 1943 года — 21 вылет, с налетом 15 часов 46 минут. Участвовал в 6 воздушных боях, в которых сбил 2 самолета противника ФВ-190 и один подбил.

18 июня 1943 года в воздушном бою в районе Волхов сбил самолет противника ФВ-190, который разрушился в воздухе и с высоты 1000 метров упал в районе западнее деревни Жарово в болото. Падение самолета наблюдали экипажи, принимавшие участие в воздушном бою: летчик гвардии младший лейтенант

На фотографии: мотор М-105 ПФ самолета Як-9т В.А. Новикова.

Артемьев и я лично. В этом же бою им подбит самолет ФВ-190, который задымился и со снижением ушел южнее Ново-Октябрьское...

24 июня 1943 года в воздушном бою сбил самолет противника ФВ-190, который упал в районе м. Пиргора, что подтверждено командованием наземных войск.

В воздушном бою ведет себя храбро и уверенно. В воздухе инициативен и дисциплинирован. Преданный и отважный летчик.

В воздушном бою 24 июня 1943 года его самолет был подожжен, в результате получил ожоги рук и лица...

Командир 1 АЭ 14 ГИАП, Гвардии капитан Баранов».

22 июня 2004 года останки гвардии лейтенанта В.А.Новикова были торжественно похоронены на воинском кладбище деревни Мануйлово Кингисеппского района Ленинградской области.

Связь поколений...

ПАМЯТИ

Владимира Новикова,
Ивана Камеко,
Алексея Беликова
ПОСВЯЩАЕТСЯ...

Документы Центрального архива Министерства обороны Российской Федерации (г. Подольск Московской области):

Камеко Иван Иванович. 1919 г.р. гвардии младший лейтенант, старший летчик 14-го гвардейского истребительного Краснознаменного ордена Суворова 3-й степени Ленинградского имени А.А. Жданова авиационного полка.

Родился в деревне Дворец Речицкого района Гомельской области БССР. Жена Егорева Лариса Михайловна. Адрес: Вологодская обл., г. Череповец, ул. Бородинская, д. 18. Вступил добровольно в военную школу летчиков в 1940 году.

26 марта 1944 года в качестве ведомого в составе 4-х Як-9 вылетел по тревоге на патрулирование в р-н Нарва – Вайвара – Курьмяй-Кюля – Вихтье – Сланцы. В районе Вайвара –

Аспаре – Аувере вели воздушный бой против 12-и Ю-87 и 4-х Ме-109. Камеко И.И. на свой аэродром не возвратился. Пропал без вести...

Новиков Владимир Алексеевич, 1920 г.р., гвардии лейтенант, старший летчик 1-й авиэскадрильи 14-го гвардейского истребительного Краснознаменного ордена Суворова 3-й степени Ленинградского имени А.А. Жданова авиационного полка.

Родился в городе Брянске Орловской области. Отец Новиков Алексей Михайлович. Адрес: Челябинская область, город Усть-Кабал, ул. Гнусарова, д. 24. Мобилизован Советским РВК города Брянска в 1940 году.

В 1942 году окончил Батайскую школу пилотов. На фронте Отечественной войны с 5 мая 1942 года на Ленинградском фронте.

24 июля 1944 года при выполнении боевого задания по прикрытию поля боя в районе Вайвара, Аувере, Аспаре вел воздушный бой с 4 ФВ-190 и 2 Ме-109. После выполнения боевого задания на базу не вернулся, пропал без вести...

Беликов Алексей Алексеевич, 1920 г.р., младший лейтенант, летчик 14-го гвардейского истребительного Краснознаменного ордена Суворова 3-й степени Ленинградского имени А.А. Жданова авиационного полка.

Родился в селе Екатеринославск Орского района Чкаловской области. Отец Беликов Алексей Федорович. Адрес: Днепропетровская область, Петихацкий район, село Алферово. Вступил добровольно в военную школу пилотов в 1940 году.

24 июля 1944 года при выполнении боевого задания по прикрытию поля боя в районе Вайвара, Аувере, Аспаре вел воздушный бой с 4 ФВ-190 и 2 Ме-109. После выполнения боевого задания на базу не вернулся, пропал без вести...

Вот небольшой жизненный путь боевого советского летчика в годы Великой Отечественной войны. Вся 24-летняя, короткая жизнь уместилась в нескольких строчках. И самое страшное, горькое для всех родных, друзей, близких — последнее: пропал без вести. Убит ли? Жив ли? Незвестность, пожалуй, самое страшное для любого человека.

Подготовка к
подъему самолета
В.А.Новикова.
Декабрь 2003 года.



Поисковые отряды России — гражданская пехота, которая пришла сейчас на поля былых сражений, чтобы воскресить, вернуть имена героев Родине и родным. Имена тех, кто своей жизнью оплатил благодать существования настоящего поколения. Радость любви и жизни завоевана теми, кто сложил свои головы на поле боя: в болотах и лесах, на воде и в воздухе. Родина... С ее именем умирали они идя в штыковую атаку, гнили заживо в окружениях, горели в танках, задыхались в тонущих кораблях, направляли свои самолеты горящими факелами на врага и шли на последний таран. Родина... Забыла Родина своих героев, уже 60 лет прошло с момента когда прогремели последние залпы Великой войны, а поля сражений до сих пор покрыты солдатскими костями. Они до сих пор сжимают в руках свои винтовки образца 1891 года, в последнем рывке бросают связки, давно проржавевших гранат. Они ведут бой уже со временем и нашим беспамьятством...

Ежегодно на территории Ленинградской области также ведут свой бой с беспамьятством поисковые отряды, почти со всей матушки-России. Каждый год в братских могилах обретают свой покой останки более двух-трех тысяч советских солдат и офицеров Красной Армии. Возвращаются сотни имен пропавших без вести, сотни семей узнают о последнем месте боя и месте захоронения своих близких отцов, братьев, дедов и уже прадедов.

Документы Общественного фонда поисковых отрядов Ленинградской области (г. Санкт-Петербург). Информационная записка командира поискового отряда «Фортост» г. Кингисепп Виктора Костюковича:

«...Информацию о том, что недалеко от деревни Захонье-1-е, в лесу находится место падения самолета, сообщил коренной житель деревни — Виталий Пантелеевич. Он рассказал, что летом 1941 года видел падающий, горящий советский самолет, который упал в лес недалеко от деревни Захонье. После войны у воронки находили унты и пистолет ТТ в кобуре на оторванном ремне, а дюралюминий сдавали в металлолом.

1 декабря 2003 года было обнаружено место падения самолета. Воронка в виде капли, размером приблизительно 4х3 метра, заросшая камышом. Грунт глина, сырой песок. Вода в воронке стоит постоянно. Обломков самолета вокруг воронки не было. На отвалах воронки обнаружены: верхняя часть лопасти винта, куски бронестекла, звенья ленты под снаряд 37 мм, звенья ленты и гильзы калибра 12,7 с маркировкой и датами выпуска 1941–1943 годов, мелкие детали самолета.

4 декабря 2003 года. При дальнейших работах из воронки были подняты: спинка бронекресла, крючки и пряжки от привязных ремней парашюта, кусок кожаного ремня, носовая часть обуви, костные останки летчика (кости таза, кости ног, кости рук, часть грудной клетки и позвоночника, часть нижней челюсти), рукоятка штурвала (дата выпуска 1943 год), авиапушка НС-37 № НЛ 662 (ствол загнут), казенная часть пулемета УБ № РЖ 214 (разбит), 37 мм снаряды с маркировкой 1943 года, патроны в ленте калибра 12,7 мм, стрелянные гильзы калибра 7,62 мм с маркировкой 1941–1943 годов, разбитые приборы, стартер с № 415-1979, поршень двигателя М-105 ПФ с дублированным номером мотора: 415-1979. Часть останков пилота находилась в районе двигателя, а большая часть останков находилась в центре воронки (в районе кабины)...».

Действительно, эта история началась осенью 2003 года. Командир поискового отряда «Фортост» из города Кингисепп Виктор Костюкович сообщил, что их отрядом наконец-то найдено место падения советского самолета в районе деревень Кошкино – Захонье, которое Виктор и его ребята искали еще летом, по рассказу одного из местных жителей. Летние поездки оказались неудачными, так как, по району места нахождения самолета прошла вырубка. Ориентиры указанные местным жителем почти полностью исчезли. И вот теперь, место падения найдено, оно находилось на краю вырубки.

Кингисеппские коллеги к моменту нашего приезда сделали уже многое: полностью откачена ведрами вода из воронки, на поверхности, у бивака поисковиков, разложены вытащенные из земли обломки самолета — куски дюралю,



Обломки авиационной пушки ОКБ-37.

ржавая бронеспинка, загнутая под 90° авиационная пушка. С первого же взгляда узнаем ОКБ-37 — это 37 мм авиационная пушка, которая устанавливалась в основном на самолеты Як-9т и на небольшую серию Ил-2. Но по всем признакам и обломкам ясно, что перед нами место падения самолета Як-9т.

На отдельном полиэтиленовом мешке выложены обнаруженные останки пилота: переломанные берцовые кости, части таза, ребра,

фаланги пальцев, часть черепа. Рядом обрывки гимнастерки и кожаные части сапога летчика. Из личных вещей погибшего ребята нашли только портсигар. Он сильно деформирован. Видно, страшной силы удар был о землю при падении самолета. Но у наших друзей есть и



Останки летчика и обнаруженные при них вещи.

хорошая новость. В воронке из глины появилась сильно разбитый двигатель самолета и ребятам уже удалось на одном из поршней найти и списать продублированный номер мотора ВК-105ПФ № 415-1979.

Декабрьские дни коротки, но и за этот день мы успели сделать многое. С помощью лебедки удалось вытащить из воронки двигатель и еще сильно раздробленные останки пилота. Василий Быстров и Николай Михайлов весь процесс снимают на видеопленку. К сожалению, пока не удалось найти документов или каких либо «именных» личных вещей погибшего пилота. Кто же этот неизвестный «воздушный рабочий войны»? Пока для нас это загадка. Единственный шанс — это установленный номер мотора. По нашим предположениям данный самолет мог погибнуть в этом районе в феврале–марте 1944 года. Как раз в это время шли жестокие бои на Кингисеппском направлении и далее на Нарвском плацдарме. Пытаемся «просчитать» из какого полка мог оказаться подбитый самолет и погибший летчик. На самолетах Як-9 на Ленинградском фронте воевали пилоты 29-го, 27-го и 14-го гвардейских истребительных полков.

Документы Центрального архива Министерства обороны Российской Федерации (г. Подольск Московской области):

14-й гвардейский ИАП 13 ВА:

– 25 февраля 1944 года сбит в воздушном бою, гвардии младший лейтенант Николай Дмитриевич Червяков;

– 7 марта 1944 года погиб после производства тарана, гвардии младший лейтенант Владимир Петрович Гусев;

– 9 марта 1944 года погиб в воздушном бою, летчик Павел Сергеевич Пономарев;

– 19 марта 1944 года погиб в воздушном бою, гвардии младший лейтенант Николай Герасимович Мельников;

– 26 марта 1944 года не вернулся с боевого задания, гвардии младший лейтенант Иван Иванович Камеко;

29-й гвардейский ИАП 13 ВА:

– 16 февраля 1944 года не вернулся с боевого задания, гвардии младший лейтенант Георгий Митрофанович Молчанов;

– 9 марта 1944 года не вернулся с боевого задания, гвардии старший лейтенант Василий Иванович Пантелеев;

27-й гвардейский ИАП 13 ВА:

– 10 марта 1944 года погиб Николай Федорович Пожарский.

Вернувшись из Кингисеппа, передаем отснятый материал о находке Кингисеппских поисковиков нашему старому другу — тележурналисту программы «Вести-СПб» Михаилу Хрусталеву. Спустя два дня на экранах телевизоров выходит репортаж Михаила. Буквально на следующий день в нашем кабинете прозвучал телефонный звонок. Звонивший рассказал, что видел вчера репортаж по питерскому телевидению о нахождении самолета и представился: Владимир Иванович Камеко. Увиденное, очень взволновало Владимира Ивановича, так как 26 марта 1944 года в районе Кингисеппа, на самолете Як-9 пропал без вести его отец Иван Иванович Камеко, гвардии младший лейтенант, летчик 14-го гвардейского истребительного авиаполка. Из разговора выяснилось, что в городе Череповец живет его мать Лариса Михайловна, жена Ивана Ивановича Камеко, она тоже служила в этом же авиаполку медсестрой, а он сам родился в 1944 году и отца даже не видел, так как родился тогда, когда отец уже погиб в небе Кингисеппа.

Мы пообещали, как только получим из архива сведения о том, кто погиб на данном самолете обязательно свяжемся с Владимиром Ивановичем и сообщим ему о наших архивных изысканиях.

В нашей жизни много удивительных и на первый взгляд необъяснимых совпадений. Именно в это время в Центральном архиве Министерства обороны РФ находились в командировке наши коллеги-поисковики из города Нижнекамска Республики Татарстан. Звоним в город Подольск, в читальный зал архива, просим позвать к телефону руководителя поискового отряда из Нижнекамска Миляшу Котенкову. Миля записывает полученную информацию, и в первую очередь о том, что стоит проверить номер двигателя найденного самолета по принадлежности к гвардии младшему лейтенанту И.И. Камеко и вообще просмотреть все документы 14-го гвардейского полка за февраль – март 1944 года. Не знаю почему, но

у нас была полная уверенность в том, что этот самолет относится именно к этому гвардейско-полку.

Связываемся с архивом каждый день. Первая информация приходит о том, что на самолете гвардии младшего лейтенанта И. Камеко был установлен двигатель за номером: № 345-1288. Жаль, но в поиске не всегда складывается, так как хочется нам. Просим наших друзей проверить дальше документы именно 14-го авиаполка. Ежедневно Миля сообщает, что за февраль и март 1944 года мотор с «нашим» номером в данном полку не списывали. И вот в последний день командировки ребят в архиве, Миля Котенкова сообщает: ей удалось найти акт на списание мотора № 415-1979 в документах 14-го гв. ИАП, как не вернувшийся с боевого задания 24 июля 1944 года, но к сожалению в акте не указаны данные на летчика, пилотировавшего самолет Як-9т № 1435, на котором был установлен данный мотор.

Документы Центрального архива Министерства обороны Российской Федерации (г. Подольск Московской области):

В актах расследования причин летных боевых потерь 14 гв. ИАП 275 ИАД 13 ВА имеется акт на самолет Як-9, тип мотора ВК-105 (номер самолета и мотора не указан), в котором значится: «...гвардии лейтенант Новиков Владимир Алексеевич, старший летчик ... 24 июля 1944 года в 8:10–9:41 5 Як-9 ведущий гвардии старший лейтенант Дьяков при выполнении боевого задания, прикрытия поля боя в районе Вайвара–Ансаре, провели воздушный бой с четырьмя ФВ-190 и двумя Ме-109. Гвардии лейтенанты Новиков и Беликов атаковали двух ФВ-190 на высоте 800 м сверху в хвост и преследовали их до бреющего полета. С боевого задания не вернулись гвардии лейтенанты Новиков и Беликов. Предположительно сбиты в воздушном бою...».

В аналогичном акте — на самолет Як-9 гвардии лейтенанта Беликова Алексея Алексеевича номер самолета и мотора также не указаны.

В приказе № 065 от 5 августа 1944 года по 14 гв. ИАП и в деле с перепиской по движению самолетов и моторов 275 ИАД за июль 1944 года значится:

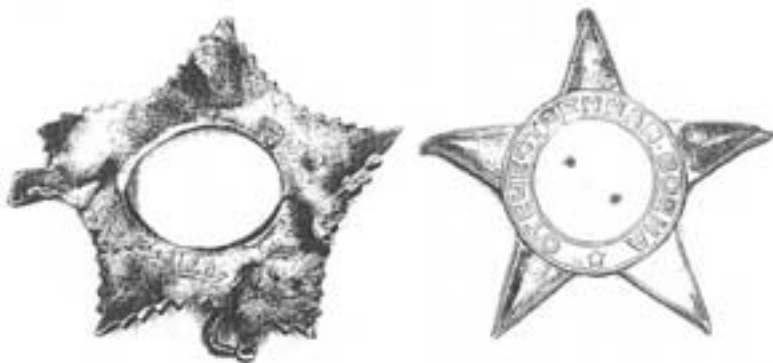
- Списано:*
- 24.07.44 г., Як-9 № 1415335, ВК-105ПФ № 415-1979 не вернулись с боевого задания;
 - 24.07.44 г., Як-9 № 1415339, ВК-105ПФ № 415-1958 не вернулись с боевого задания.

И вот опять, перед нами задача. Так, чей же самолет обнаружен под деревней Захонье Кингисеппского района Ленинградской области: Новикова или же Беликова? Единственной надеждой на точное установление имени по-

гибшего летчика служила небольшая приписка к справке из Центрального архива Министерства обороны РФ: «...Для сведения. Новиков Владимир Алексеевич награжден орденом Отечественной войны 2-й степени...».

Документы Общественного фонда поисковых отрядов Ленинградской области (г. Санкт-Петербург). Информационная записка командира поискового отряда «Форпост» г. Кингисепп, Виктора Костюковича:

«...23 мая 2004 года работы на месте падения были продолжены. Во время работ в правой стороне воронки был обнаружен орден Отечественной войны 2-й степени за № 4924... В процессе работы размер воронки увеличился до 4 метров в ширину, 5 метров в длину и 2,5 метра в глубину...»



Разбитый орден В.А.Новикова.

Благодаря нашему другу, коллеге-поисковику из Москвы, Сергею Садовникову мы получили копию наградного листа на Новикова Владимира Алексеевича:

«...Товарищ Новиков за время службы в частях ВВС с 1940 года, имеет 388 самолетов-вылетов, из них боевых за время Отечественной войны 21 вылет. Участвовал в 6-и воздушных боях, в которых сбил 2 самолета противника ФВ-190 и один подбил. 18 июня 1943 года в воздушном бою в районе Волхова сбил самолет противника ФВ-190, который разрушился в воздухе и с высоты 1000 метров упал в болото... В этом же бою им был подбит самолет противника ФВ-190, который задымился и со снижением ушел южнее Ново-Октябрьское... 24 июня 1943 года в воздушном бою сбил самолет противника ФВ-190, который упал в районе... В воздушном бою его самолет был подбит и в воздухе загорелся. Новиков выпрыгнул на парашюте, в результате получил ожоги рук и лица... Приказом по войскам 13-й Воздушной Армии № 0108/4 от 26 июля 1943 года награжден орденом Отечественной войны 2 степени...».

Подтвердив вещественно и документально, что поисковиками отряда «Форпост» обнаружены самолет и останки гвардии лейтенанта

Новикова Владимира Алексеевича, мы позвонили Владимиру Ивановичу Камеко. Мы сообщили Владимиру Ивановичу, что найденным в обломках самолета летчиком оказался однополчанин отца, а также сообщили об установленных в архиве поисковиками номерах самолета и мотора, на котором погиб его отец.



Сообщенная информация встревожила память Владимира Ивановича о погибшем отце — он очень волновался, записывая номера самолета и мотора. Наш разговор закончился... Но на следующий день Владимир Иванович позвонил снова и сказал: «...Я так разволновался, когда вы рассказывали мне о ваших поисках, и о том, что погибшим летчиком оказался Владимир Новиков — однополчанин отца. Только спустя несколько часов осознал и вспомнил, о чем мне говорила мать, рассказывая об отце и его товарищах по фронту: меня называли Владимиром, в честь Володи Новикова, они с отцом были лучшими друзьями...».

22 июня 2004 года на воинском мемориале в деревне Мануйлово Кингисеппского района Ленинградской области состоялась торжественно-траурная церемония захоронения, в ходе которой останки летчика 14-го гвардейского истребительного авиаполка гвардии лейтенанта Новикова Владимира Алексеевича были торжественно захоронены с отданием всех положенных почестей.

Илья Прокофьев,
Общественный фонд поисковых отрядов
Ленинградской области.

Овсянников Леонид Арсентьевич Пронин Василий Федорович Швалев Иван Петрович Рязанцев Владимир Иванович



Овсянников Л.А.



Пронин В.Ф.



Швалев И.П.



Рязанцев В.И.

Место падения самолета ДБ-3ф, в районе деревни Черново Гатчинского района Ленинградской области обнаружено в 1988 году жителем города Гатчина Марковым Михаилом Алексеевичем. При обследовании места падения были обнаружены останки экипажа и документы: летчика, командира звена, гвардии капитана Овсянникова Леонида Арсентьевича, 1917 г.р., штурмана звена, гвардии старшего лейтенанта Пронина Василия Федоровича, 1915 г.р., стрелка-радиста, гвардии старшины Швалева Ивана Петровича, 1914 г.р., воздушного стрелка, гвардии сержанта Рязанцева Владимира Ивановича, 1917 г.р.

Останки экипажа были торжественно захоронены 6 мая 1989 года на мемориале летчиков на Корпиковском шоссе в поселке Мариенбург, город Гатчина Гатчинского района Ленинградской области.

Документы Центрального военно-морского архива:

«...экипаж в ночь с 1 на 2 сентября 1942 года вылетел на бомбудар по ж/д узлу Красногвардейск. С боевого задания не вернулся, пропал без вести...».

– Овсянников Леонид Арсентьевич, был награжден орденом Красного Знамени. Кандидат в члены ВКП(б) с 1941 года, № 3759979. В Книге Памяти города Москвы: призван Московским ГВК, капитан КБФ, погиб в 1943 году.

Командир звена 1 АЭ 1-го гвардейского минно-торпедного авиаполка ВВС Краснознаменного Балтийского Флота (КБФ) гвардии капитан ОВСЯННИКОВ Леонид Арсентьевич, 1917 г.р., уроженец: РСФСР, Рязанская (в настоящее время Липецкая) область, Лев-Толстовский район, село Круглое. Сестра Мария, проживала: РСФСР, город Москва, Большой Васильевский переулок, д. 9 кв. 42. Кадровый, в Красной Армии с 1935 года. Окончил ВМАУ в 1938 году.

Штурман звена 1 АЭ 1-го гвардейского минно-торпедного авиаполка ВВС Краснознаменного Балтийского Флота (КБФ) гвардии старший лейтенант ПРОНИН Василий Федорович, 1915 г.р., уроженец: РСФСР, Чкаловская область, ст. Абдулино. Жена Глазкова Клавдия Георгиевна, сын Олег, 1937 г.р., проживали: РСФСР, Чкаловская область, ст. Адбулино, ул. Мостовая, д. 6. Мать Мария Александровна, проживала: ул. Красноармейская д. 134. Кадровый, в Красной Армии с 1937 года. Окончил ВМАУ в 1940 году.

Воздушный стрелок-радист 1 АЭ 1-го гвардейского минно-торпедного авиаполка ВВС Краснознаменного Балтийского Флота (КБФ) гвардии старшина ШВАЛЕВ Иван Петрович, 1914 г.р., уроженец: БССР, Могилевская область, Хотимский район. Жена Пархоменко Прасковья Егоровна, сын Валерий, 1939 г.р., отец Петр Афанасьевич, проживали: БССР, Могилевская область, Монастыщенский район, Полонский сельский совет, д. Полулихи. Призван

Центральным РВК города Ленинграда в 1937 году (первый срок службы в 1935).

Воздушный стрелок 1 АЭ 1-го гвардейского минно-торпедного авиаполка ВВС Краснознаменного Балтийского Флота (КБФ) гвардии краснофлотец **РЯЗАНЦЕВ Владимир Иванович, 1917 г.р., уроженец: РСФСР, город Ленинград. Мобилизован Приморским РВК города Ленинграда в 1938 году.**

Экипаж самолета ДБ-3ф (заводской номер 7712, бортовой номер 18) с моторами М-88 №/№ 3418, 3349 не вернулся с боевого задания в ночь с 1 на 2 сентября 1942 года из района ж/д станции Красногвардейск (в настоящее время город Гатчина) Гатчинского района Ленинградской области.



Мемориал летчиков на Корпиковском шоссе в п. Мариенбург, город Гатчина Ленинградской области.

– Пронин Василий Федорович, был награжден орденом Красного Знамени. В Книге Памяти Оренбургской области: погиб 1 сентября 1942 года. Похоронен: Ленинградская область.

– Швалев Иван Петрович, был награжден медалью «За боевые заслуги». Член ВЛКСМ, № 6072367. В Книге Памяти Ленинградской области: призван Волховским ОГВК Ленинградской области, старшина, пропал без вести 1 сентября 1942 года. По сведениям Центрального военно-морского музея (г. Ленинград) на 1989 год были найдены родственники Ивана Петровича Швалева: жена Лукьяненко Прасковья Егоровна, сын Швалев Валерий Иванович, племянница Прохоренкова Зоя Германовна.

– Рязанцев Владимир Иванович. По сведениям Центрального военно-морского музея (г. Ленинград) на 1989 год были найдены родственники Владимира Ивановича Рязанцева: двоюродный брат (имя–отчество не указано) в городе Ленинграде, родители умерли в блокаду Ленинграда.



Островский Виктор Кузьмич



Островский В.К.

Место падения самолета Ла-5 в районе Курголовского полуострова, северо-западнее деревни Кирьямо Кингисеппского района Ленинградской области обнаружено в 2003 году поисковым отрядом «Форпост» (г. Кингисепп, руководитель Виктор Викторович Костюкович). При первичном обследовании места падения найдена авиационная пушка ШВАК № СР 942. Очевидно, самолет погиб в 1944 году. Останки летчика не найдены. В 2004 году проведено дополнительное обследование места падения. Обнаружен ботинок без останков. На обломках самолета найден номер: 11-50.

В августе 2004 года совместной экспедицией поисковых отрядов «Форпост» (г. Кингисепп) и «Щит» (г. Кострома) проведены работы по подъему обломков самолета. Обнаружены останки летчика (фрагменты черепа), часть шлемофона. Установлен номер двигателя: АШ-82 № 8211233. Установлен номер самолета: 11-73.

По документам Центрального военноморского архива установлено: самолет Ла-5 ФН 1 АЭ 3 ГИАП ВВС КБФ № 3921ФН1173, двигатель АШ-82 № 8211233. Летчик, гвардии младший лейтенант Островский Виктор Кузьмич. В 1942 году окончил Ейское военноморское авиационное училище. Награжден орденом Красного Знамени, медалью «За оборону Ленинграда».

Летчик 1 АЭ 3-го гвардейского истребительного авиаполка 1-й гвардейской истребительной авиадивизии ВВС Краснознаменного Балтийского Флота (КБФ) гвардии младший лейтенант **ОСТРОВСКИЙ Виктор Кузьмич, 1921 г.р., уроженец: РСФСР, Ростовская область, Красносулинский район, хутор Власово-Аюто.**

4 апреля 1944 года на самолете Ла-5 (заводской номер 3921фн1173) с мотором АШ-82 № 8211233 сбит в воздушном бою, пытался выпрыгнуть с парашютом, парашют не раскрылся, летчик погиб, самолет упал в р-не Конново – Липово Кингисеппского района Ленинградской области.

4 апреля 1944 года самолет Островского при выполнении боевого задания в районе Азери – Кунда (Эстония), получил повреждения в воздушном бою и стал уходить на свой аэродром в Липово. Но был атакован самолетами противника. Самолет загорелся и врезался в землю. Летчик пытался выпрыгнуть с парашютом с самолета на высоте 150 метров, но парашют не раскрылся, летчик погиб.

Судя по архивной информации и обстоятельствам подъема обломков самолета, можно сделать вывод, что причина гибели младшего лейтенанта Островского В.К., заключается не в раскрытии парашюта, а в том, что он, при попытке выбраться на малой высоте разбился головой о падающий самолет, что подтверждено находением элементов черепа и шлемофона среди обломков самолета.

В архивных документах описан последний бой гвардии младшего лейтенанта Островского: «...4 апреля 1944 года. 08.50 – 10.04. Шесть Ла-5 из 3-го ГИАП (ведущий Немков) вылетали на выметание ИА противника из района Кунда. В 9.15 на высоте 5000 м на вертикальном маневре вели бой с двенадцатью ФВ-190. Немков комбинированными атаками сверху сзади и в лоб с дистанции 150–10 метров сбил три ФВ-190. Кучеров, Харланов и Касумов сбили по одному ФВ-190. Ла-5 Островского был подбит, упал в районе д.Конново и сгорел. Летчик выпрыгнул на парашюте с высоты 150 м и разбился. В бою был сбит также Лутовинов. У Ла-5 Касумова перебит руль высоты, пробита лопасть винта, центроплан, бронестекло. Посадку произвел на свой аэродром нормально...».

Останки погибшего летчика захоронены на воинском кладбище в пос.Мартышкино Ломоносовского района Ленинградской области, там, где в годы войны и был захоронен труп летчика, обнаруженный после нахождения самолета эвакуационной командой ВВС КБФ.



Обломки самолета В.К.Островского на месте падения.



Парижев Василий Иванович Павлов Михаил Павлович

Заместитель командира АЭ 10-го скоростного бомбардировочного авиаполка 41-й смешанной авиадивизии ВВС Ленинградского фронта старший лейтенант ПАРИЖЕВ Василий Иванович, 1911 г.р., уроженец: РСФСР, Калининская область, Кировский район, деревня Боровинка. Жена Матюхова Валентина Савельевна, проживала: РСФСР, Ленинградская область, город Красногвардейск (в настоящее время Гатчина), Красноармейский пр., д. 17 кв. 10. Кадровый.

Стрелок-радист 10-го скоростного бомбардировочного авиаполка 41-й смешанной авиадивизии ВВС Ленинградского фронта старшина ПАВЛОВ Михаил Павлович, 1912 г.р., уроженец: РСФСР, Ленинградская (в настоящее время — Новгородская) область, город Валдай, ул. Победы, д. 58. Жена Надежда Ивановна, проживала: РСФСР, Ленинградская область, город Красногвардейск (в настоящее время — Гатчина), Володарская ул., д. 26. Кадровый.

Экипаж самолета СБ (заводской номер 14/319) с моторами М-103 №/№ 033-438 и 033-455 не вернулся с боевого задания по нанесению бомбоштурмового удара по танковым колоннам противника. Атакваны истребителями противниками и сбиты 25 июля 1941 года в р-не Большой Сабск Волосовского района Ленинградской области. Штурман самолета выпрыгнул и спасся на парашюте.

Место падения самолета СБ было обнаружено в районе деревни Редежа Волосовского района Ленинградской области в 2003 году поисковым отрядом «Форпост» (г. Кингисепп, руководитель Виктор Викторович Костюкович). Со слов местных старожилов, которые



и указали район падения самолета, со сбитого летом 1941 года бомбардировщика выпрыгнул с парашютом один из членов экипажа и приземлился в деревни Редежа.

При проведении поисковых работ на месте падения поисковиками были установлены номера обоих моторов самолета М-103 № 033-438 и № 033-455 и обнаружены останки двух членов экипажей. Останки одного погибшего были обнаружены в носовой части самолета, и, возможно, принадлежали летчику самолета. В районе хвостовой части самолета были обнаружены предметы пристыжной системы парашюта и останки второго члена экипажа, предположительно воздушного стрелка-радиста самолета.

8 апреля 2005 года в пос. Большой Сабск состоялась торжественно-траурная церемония захоронения найденных останков. Погибший экипаж обрел свой покой на воинском мемориале, но их имена оставались неизвестны.

С этого момента началась исследовательская работа с документами Центрального архива Министерства обороны. Из доступных источников поисковики знали, что большие потери в районе Большого Сабска в 1941 году понесла 41-я смешанная авиадивизия, особенно 10-й скоростной бомбардировочный авиационный полк. Кроме 10-го полка также потери были и у других подразделений дивизии. Только на примере одного полка исторические документы говорили о том, что в районе Большого Сабска, сдерживая продвижения немецких танковых колонн, погибли более десятка самолетов СБ из состава дивизии. Так, 14 июля 1941 года были сбиты четыре самолета СБ из состава 10-го СБАП. При нанесении бомбоштурмового удара по танковой колонне немцев, все четыре самолета были атакованы и сбиты истребителями противника. 25 июля 1941 года опять 10-й СБАП понес тяжелые потери. В этот день полк потерял сбитыми в районе Сабска три самолета. Четвертый СБ подбитый в районе Сабска смог дотянуть до нашей территории, но упал и сгорел в районе деревни Сосницы Волосовского района. Экипаж погиб. Пятый самолет, возвращаясь с боевого задания, был подбит в р-не Сабска, и с горящим мотором долетел до своего аэродрома, где при приземлении разбился и сгорел. В самолете погибли пилот и воздушный стрелок самолета. 12 августа 1941 года полк потерял еще один СБ в районе Сабска. В донесении говорилось, что летчику и штурману удалось спастись на парашютах,

а воздушный стрелок-радист сгорел вместе с упавшим самолетом.

Анализируя архивные документы 41-й авиадивизии и полков, входивших в ее состав, поисковикам удалось обнаружить упоминания о списании моторов, номера которых были установлены на местах гибели самолета.

Так при проведении исследовательской работы в ЦАМО с документами 10-го СБАП Сергеем Сердюком (г. Москва) была обнаружена ведомость по потерям матчасти за период с 20 по 29 июля 1941 года, где говорилось: что 25 июля 1941 года на самолете СБ № 14/319 с моторами М-103 №/№ 033-438, 033-455 погиб экипаж в составе: заместителя командира АЭ старшего лейтенанта Василия Ивановича Парижева (1911 г.р., уроженец: РСФСР Калининская обл., Кировский р-н с.Боровинка, жена Парижева Матюхова Валентина Савельевна, проживала РСФСР, Ленинградская обл., город Красногвардейск, Красноармейский пр., д. 17, кв. 10, кадровый) и воздушный стрелок-радист

старшина Михаил Павлович Павлов (1912 г.р., уроженец: РСФСР, Ленинградская (в настоящее время Новгородская) обл., город Валдай, ул. Победы д. 58, жена Павлова Надежда Ивановна, проживала РСФСР, Ленинградская обл., город Красногвардейск, Володарская ул., д. 26, кадровый). Штурман самолета смог спастись, выпрыгнув с парашютом, и вернуться в полк. Так удалось установить имена погибших членов экипажа самолета СБ, чьи обломки были обнаружены в районе дер. Редежа.

11 апреля 2009 года на воинском мемориале в дер. Большой Сабск на месте захоронения экипажа открыт памятник с имена погибших.



Установка и открытие памятников экипажам В.И. Парижева–М.П. Павлова и Е.Г. Шварца–И.П. Смородинова. 11 апреля 2009 г.



Перелыгин Григорий Ефимович Насадюк Яков Яковлевич

Летчик 16-го корпусного авиаотряда ВВС 7-й армии Северо-Западного фронта старший лейтенант ПЕРЕЛЫГИН Григорий Ефимович (по другим данным: Егорович).

Стрелок-бомбардир 16-го корпусного авиаотряда ВВС 7-й армии Северо-Западного фронта лейтенант НАСАДЮК Яков Яковлевич.

Экипаж самолета СССР (заводской номер 1453) с мотором М-17 № 560490 из состава 16 КАО не вернулся с боевого задания 23 декабря 1939 года в районе ст. Лейпясую Выборгского района Ленинградской области.

Место падения самолета СССР на болоте Мунасуо, в районе Меррки (от Каменки в сторону Лейпясую) Выборгского района Ленинградской области обнаружено в мае 2008 года почти одновременно поисковиками из двух разных отрядов Санкт-Петербурга: поисковым объединением «Северо-Запад» (руководитель Илья Дюринский) во время проведения поисковой экспедиции в этом районе и поисковым отрядом «Севастополец» (руководитель Константин Ковалевский).

Константином Ковалевским при обследовании обнаружен штурманский треугольник с инициалами: «П.Г.Е.». В середине мая 2008 года объединением «Северо-Запад» произведены работы по подъему обломков самолета и мотора. В результате работы был извлечен мотор самолета М-17 № 560490, на коке обнаружены номера: Р-5 М-17 ДЗ-350, ш 2480.

Обломки на месте падения самолета.



В воронке обнаружены вытяжное кольцо от парашюта и частично сгоревшая кислородная маска. Останки экипажа не обнаружены.

30 мая 2008 года поисковыми отрядами «Севастополец» и «Рубин» (руководитель Николай Михайлов) проведено дополнительное обследование места падения самолета. Обнаружена еще одна штурманская линейка (треугольник) и в пяти местах на различных обломках самолета (капоты мотора, зализы откосов) обнаружен номер самолета: 1453.

В составленной финским историком Карлом Геустом компьютерной базе по потерям авиации РККА в годы Советско-Финляндской войны, значится: самолет СССР № 1453 из состава 16 КАО не вернулся с боевого задания 23 декабря 1939 года. Состав экипажа: летчик старший лейтенант Перелыгин Григорий Егорович (в Книге Памяти: Ефимович), стрелок-бомбардир лейтенант Насадюк Яков Яковлевич.

Для сведения: из Книги Памяти Российской Федерации по советско-финской войне («Книга памяти. 1939-1940 гг.». В 10 томах. Москва, Издательство «Патриот», 1999 г.):

– Перелыгин Григорий Ефимович, старший лейтенант 16 каотр ВВС 7 армии. Погиб в бою 23 декабря 1939 года;

– Насадюк Яков Яковлевич, лейтенант 16 као ВВС 7 армии. Погиб в бою в 1940 году.

В книге Михаила Зефирова «Асы Второй Мировой войны. Союзники Люфтваффе. Эстония. Латвия. Финляндия» на странице 114, где говорится о событиях 23 декабря 1939 года, записано: «...Кроме того, по финским данным, в 10:15 в районе железнодорожной станции Лейпясую, в 25 км юго-восточнее Виипури, лейтенанты Луукканен и Хуханантти в паре сбили легкий бомбардировщик Р-5...».

Отечественным историком Олегом Киселевым, изучающим действия советской авиации в советско-финской войне 1939–1940 годов, в Российском Государственном военном архиве и в финских открытых источниках были найдены сведения, рассказывающие о последнем вылете этого экипажа.

Письмо Олега Киселева поисковикам: «...Обстоятельства. Экипаж: Старший летчик старший лейтенант Перелыгин Григорий Ефимович и младший летнаб лейтенант Насадюк Яков Яковлевич. Самолет вылетал на фотографирование переднего края обороны, сбит был истребителями в районе ст. Лейпясую.

Собственно с нашей стороны сведений немного, зато подробное описание есть в ме-

муарах Юутилайнена: «...23 декабря наши Сухопутные войска выполняли разведку боем в секторе Сумма, и нашей эскадрилье была дана задача по очистке воздуха над ними с 10:00 до 11:00 утра. Для этого было задействовано большинство наших истребителей, и наша группа состояла из 18 Фоккеров.

Некоторое время мы патрулировали над полем боя, дразня очень чувствительные вражеские зенитные батареи, когда я увидел слева от нас одиночный самолет-корректировщик Р-5, подходящий к нашему району с востока. Я запустил отсчет времени на часах, когда мы развернулись для атаки. Ровно через 55 секунд мы уже снова заняли места в нашем разомкнутом боевом строю. Мы сбили самолет-корректировщик над Лейпясуо, атаковав его прямо сзади, при этом лейтенанты

Хуханантти и Луукканен выпустили по две очереди. Как будто гигантский кулак раздавил самолет и бросил его вниз пылающим факелом на сверкающий белый снег Лейпасто. Высокий черно-красный столб дыма все еще поднимался из обломков, когда мы продолжили выполнение нашего задания...».

В период начала июня 2008 года поисковым объединением «Северо-Запад» были проведены дополнительные работы на месте падения самолета. Воронка проверена полностью до материка, останков экипажа не найдено. Скорее всего, останки погибших были извлечены из обломков самолета после занятия данной территории нашими войсками в 1940 году и захоронены на одном из кладбищ советских воинов погибших в этом районе.

Преодоление

Ежегодно на территории Ленинградской области с целью розыска и погребения останков погибших солдат проводятся крупномасштабные поисковые экспедиции. Разыскиваются места гибели и останки не только тех воинов, кто погиб в годы Великой Отечественной войны в 1941–1944 гг., но и тех, кто отдал свои жизни в незначительной зимней советско-финской войне 1939–1940 гг.

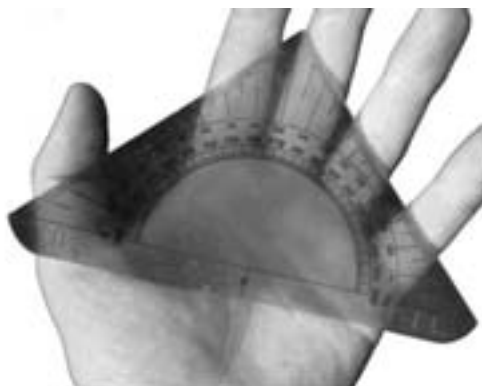
В майские дни 2008 года на территории области были найдены поисковиками и торжественно похоронены останки свыше 1000 бойцов и командиров. Среди них и те 132 воина-пехотинца, что погибли в годы советско-финской войны и теперь погребены на мемориале в урочище Тайпале.

Продолжается и поиск мест падения сбитых советских самолетов. В мае 2008 г. в Выборгском районе Ленинградской области поисковиками Санкт-Петербургского объединения «Северо-Запад» под руководством Ильи Дюринского у станции Лейпясуо были обнаружены обломки нашего летательного аппарата.

Стоит отметить факт того, что место его падения почти одновременно найдено поисковиками из двух разных отрядов Санкт-Петербурга. Участники объединения «Северо-Запад» проводили поисковые работы в бывшей полосе атак 7-й советской армии. Именно в этих местах 23 декабря 1939 года финские войска перешли в контрнаступление. Целью финского натиска была попытка окружить и уничтожить советские войска, сильно вклинившиеся в финские укрепления в районе Сумма–Лейпясуо. Развернулись жестокие бои, приведшие к значительным потерям с обеих сторон. Потому и прибыли сюда поисковики. При очередном обследовании болота, которое

в годы войны являлось нейтральной полосой между финскими и советскими позициями, искатели увидели заросшую мхом большую воронку, из которой, возвышаясь над болотом, торчали стойки шасси самолета.

А поисковикам из отряда «Севастопольц» под руководством Константина Ковалевского данное место показали охотники, которые постоянно охотятся в этих краях. Дело в том, что двумя годами раньше на этом болоте прошел сильный пожар, уничтоживший обильные заросли осоки, и поэтому многие, ранее почти незаметные, воронки на болоте и другие складки местности стали видны как на ладони. При первом обследовании воронки прямо из-под дерна Константин Ковалевский извлек хорошо сохранившуюся штурманскую линейку, на которой были выцарапаны инициалы владельца «П.Г.Е.».



Штурманская линейка с инициалами П.Г.Е. найдена в воронке.

К поисковым работам на месте падения самолета поисковики из «Северо-Запада» приступили в конце мая. Буквально сразу же удалось установить тип погибшего летательного аппарата. Им оказался довольно редкий экземпляр одной из модификаций советско-

го самолета-разведчика Р-5. Они строились в СССР с 1928 года и многие из них приняли участие не только в советско-финской, но и в Великой Отечественной войнах. Это был двухместный самолет-биплан, оснащенный мотором М-17. В 1934 году на самолете этого типа были проведены дополнительные доработки, связанные с установкой обтекателей-защитных нижнего крыла и устройства бомбоотсека в фюзеляже. Такие самолеты стали именоваться СССР (скоростной, скороподъемный, скорострельный).

В финской кампании в составе 7-й советской армии на самолетах СССР летал 16-й корпусной авиаотряд. Оценивая боевое применение данных самолетов в годы советско-финской войны, военные дают следующую характеристику: «...Учитывая слабость авиации противника, эти машины использовались как дневные и ночные легкие бомбардировщики, ближние разведчики, артиллерийские корректировщики и самолеты связи. Самолеты были неприхотливы к аэродромам, поэтому их размещали на больших полянах и замерзших озерах. Несмотря на большой износ, СССР проявили себя достаточно надежно, а наибольшее количество поломок в этой кампании пришлось на хвостовые лыжи. При господстве советской авиации и слабой зенитной артиллерии противника действия старых бипланов оказались довольно эффективными». Из этого делался вывод, что их и далее при необходимости «...можно хорошо использовать на фронте при плохой погоде и в ночных условиях...».

В результате проведенных работ на месте падения самолета из воронки был извлечен двигатель самолета, на котором поисковики обнаружили попадание от авиационных пулеметов. По обломкам самолета и характеру повреждений поисковики пришли к выводу о том, что данный самолет был сбит истребителями противника, сильно горел и упал кабиной вниз, разбившись об замерзшее болото. Среди обломков самолета поисковики обнаружили одно вытяжное кольцо от парашюта и еще одну штурманскую линейку. Это наталкивало на мысль о том, что экипаж самолета, скорее всего, погиб вместе с боевой машиной. При тщательном осмотре обломков самолета удалось установить его заводской номер СССР № 1453 и заводской номер мотора М-17 № 04632.

Вернувшись из первой экспедиции, поисковики приступили к изучению архивных документов. В компьютерной базе данных, которую любезно предоставил ленинградским поисковикам финский историк авиации Карл Фредрик Геуст и в которой на основании российских и финских архивных документов по дням расписаны все потери авиации в годы советско-финской войны, были найдены интересующие нас сведения.

На основании информации из Российского Государственного военного архива также удалось установить факт того, что самолет СССР № 1453 из состава 16-го корпусного авиаотряда ВВС 7 Армии был сбит истребителями противника в районе станции Лейпясую 23 декабря 1939 года. Экипаж самолета состоял из летчика старшего лейтенанта Григория Ефимовича Перельгина (см. выше — владельца линейки с инициалами «П.Г.Е.») и стрелка-бомбардира лейтенанта Якова Яковлевича Насадюка.

В Книге Памяти Российской Федерации, в которой увековечены имена погибших в советско-финской войне, старший лейтенант Г.Е.Перельгин значится погибшим в бою 23 декабря 1939 года (год и место рождения не указаны), а лейтенант Я.Я.Насадюк увековечен как погибший в бою в 1940 году без конкретной даты смерти и без данных о месте рождения.

Благодаря финским историческим источникам, поисковики установили следующее. Обнаруженный ими самолет был сбит в 10:15 23 декабря 1939 г. в районе железнодорожной станции Лейпясую двумя летчиками в паре из финской 3/LLv24 — лейтенантами Эйно Лукканеном и Тату Хухананттином. Воспоминание об этом бое также оставил другой финский летчик Эйно Юутилайнен, который был свидетелем данного события. (...)

Обратившись к российскому историку Олегу Киселеву, который долгое время занимается изучением истории применения авиации обеих стран в годы советско-финской войны, мы получили от него копии архивных дел 16-го корпусного авиаотряда:

«...Сведения о потерях личного состава по должностям по 16 КАО с 01 декабря по 31 января 1940 года.

Должность: старший летчик.

Звание: старший лейтенант.

Ф.И.О.: Перельгин Григорий Ефимович.

Должность: младший летнаб.

Звание: лейтенант.

Ф.И.О.: Насадюк Яков Яковлевич.

При каких обстоятельствах погиб: при фотографировании переднего края обороны противника в районе ст. Лейпясую сбит истребителями противника...».

Следующий документ. «Акт. Январь 1940 года. Местечко Каннельярви. Мы, нижеподписавшиеся, Комиссия в составе следующих: старшего техника отряда воентехника 1 ранга Рудынюк М., воентехника 1 ранга Толстикова Н., механика ... (фамилия не читается), на основании приказа по части от 30 января 1940 года составили настоящий акт на предмет списания погибшего самолета СССР № 1453 с мотором М-17ф № 04632 при выполнении боевого задания 23 декабря 1939 года. 23 де-

Заводской номер самолета на одном из обломков.

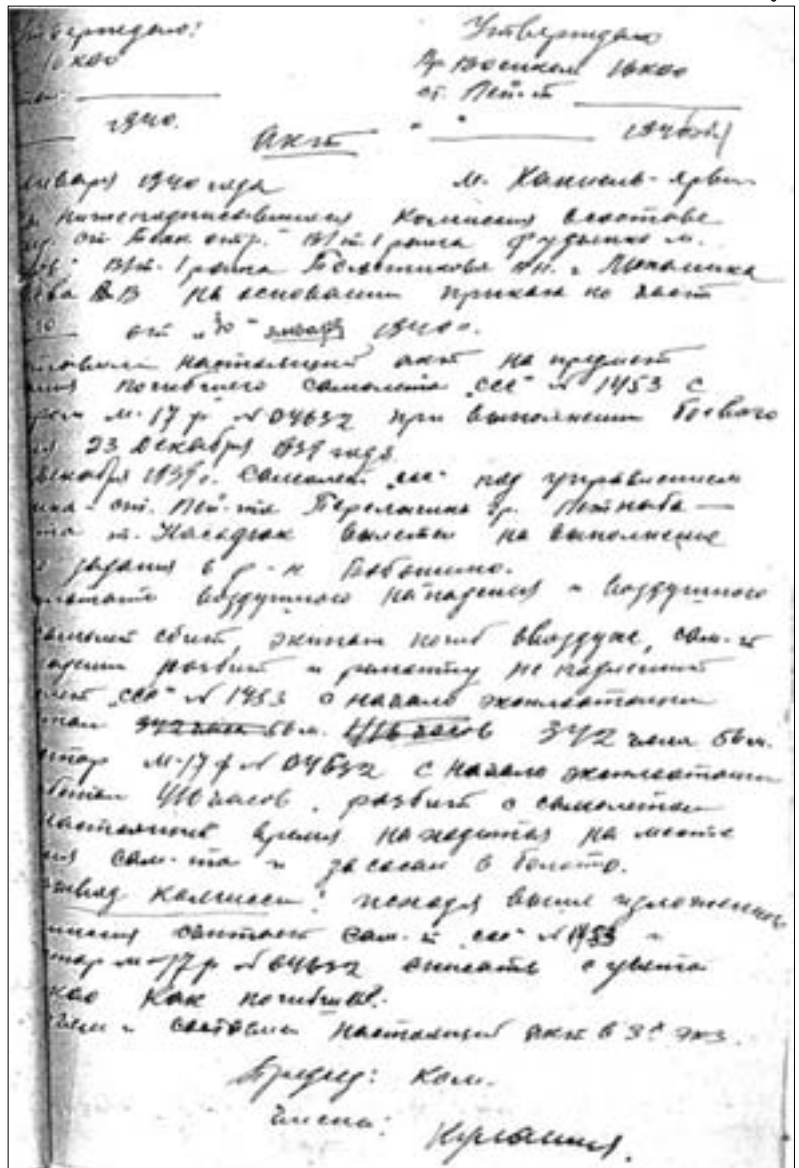


Перелыгин Г.Е. – Насадюк Я.Я.

кабря 1939 года самолет СССР под управлением летчика старшего лейтенанта Перелыгина Гр., летнаба лейтенанта т.Насадюк вылетели на выполнение боевого задания в район Бабошино. В результате воздушного нападения и воздушного боя самолет сбит, экипаж погиб в воздухе, самолет при падении разбит и ремонту не подлежит. Самолет СССР № 1453 с начала эксплуатации налетал 342 часа 56 минут. Мотор М-17ф № 04632 с начала эксплуатации отработал 416 часов, разбит с самолетом. В настоящее время находится на месте падения самолета и засосан в болото. Вывод комиссии: исходя вышеизложенного комиссия считает самолет СССР № 1453 и мотор М-17ф № 04632 списать с учета 16 КАО как погибшие, о чем и составлен настоящий акт...».

Получив исчерпывающие сведения из российских и финских источников, нам стало ясно, что экипаж погиб вместе с самолетом. Однако, в результате проведенных поисковых работ на месте падения самолета останков погибших летчиков найти не удалось. Как говорилось выше, обнаружены только личные вещи авиаторов. Вероятно, останки погибших были извлечены из-под обломков еще в 1940 году, когда данная территория была занята советскими войсками. Теперь поисковики предпринимают попытки установления по архивным сведениям — где же были похоронены останки погибшего экипажа самолета. Также еще предстоит выяснить все необходимые данные о местах рождения и проживания семей погибших летчиков, для поиска их родных и близких, чтобы рассказать им, как погибли их предки. Поиск продолжается...

Илья Геннадьевич Прокофьев.
Санкт-Петербург, май 2008 года.
Лит. обработка Игорь Иванович Ивлев.



Петров Владимир Иванович

Заместитель командира 3 АЭ 4-го гвардейского истребительного авиаполка 1-й гвардейской истребительной авиадивизии ВВС Краснознаменного Балтийского Флота (КБФ) гвардии капитан ПЕТРОВ Владимир Иванович, 1921 г.р., уроженец: РСФСР, Новгородская область, город Малая Вишера. Кадровый, в Красной Армии с 23 ноября 1938 года.

На самолете И-16 (заводской номер 292129) с мотором М-62 № 1307 погиб в воздушном бою 30 сентября 1942 года в районе Манушкино – Невская Дубровка Всеволожского района Ленинградской области.

Место падения самолета И-16 на болоте Чистое в районе поселка Невская Дубровка Всеволожского района Ленинградской области обнаружено в 2000 году поисковым отрядом «Невский пятачок» (пос. Невская Дубровка, руководитель Мельниченко Сергей Викентьевич). При обследовании места падения самолета обнаружен разбитый мотор самолета и установлен его номер. Останков погибшего летчика не обнаружено. По номеру двигателя М-62 № 1307 была установлена принадлежность самолета к полку и авиатору. По документам Центрального военно-морского архива данный мотор был установлен на самолете И-16 с номером: 292129. Самолет принадлежал 4 гв. ИАП ВВС КБФ, на котором 30 сентября 1942 года не вернулся с боевого задания гвардии капитан В.И. Петров.

Справка ЦВМА: «Петров Владимир Иванович ... в Красной Армии с 23.11.38 г. Окончил военно-морское авиационное училище, мл. лейтенант (14.12.40). С 24.03.41 мл. летчик 3 аэ 5 иап, с 19.06.41 летчик. С 30.10.41 коман-

Командир
поискового отряда
«Невский пятачок»
Мельниченко Сергей
Викентьевич изучает
обломки самолета
В.И.Петрова.



Петров В.И.

дир звена 3 аэ 13 иап, ст. лейтенант (19.02.42). Зам. командира аэ 4 гиап, гв. капитан (14.08.42). К августу 1942 г. совершил более 500 боевых вылетов, в т.ч. 30 штурмовок. В 57 воздушных боях сбил 5 самолетов противника лично и 5 в группе. Награжден орденом Красной Звезды (16.12.41), двумя орденами Красного Знамени.

Проведя архивную исследовательскую работу, было установлено, что погибшего гвардии капитана В.И.Петрова захоронили в поселке Невская Дубровка еще в годы Великой Отечественной войны в пехотной части, в расположении которой упал самолет Петрова. Но, как выяснилось позже, его имя не было увековечено на воинском мемориале, отстроенном в послевоенное время на месте воинского захоронения. Проведя большую работу, удалось разыскать родных и близких капитана Петрова, его внучатую племянницу. Работа по поиску родных была осложнена тем, что поисковики знали, что еще в годы войны, когда Малая Вишера была оккупирована немецкими войсками, фашисты целенаправленно нашли родителей Владимира Петрова и расстреляли их на глазах всего города — как родственников офицера и летчика Красной Армии.

Осенью 2003 года на воинском мемориале в поселке Невская Дубровка при присутствии родственников героя был установлен памятник на месте захоронения погибшего летчика.

Из книги Цапов И.И., Конев В.Н., Мясников Ю.А. «Гвардейцы Балтики крылатой» — М.: ООО «Дельта НБ», 2006:

«...30.09.1942 г. в период 11:04–15:16 16 самолетов И-16 из 4 гиап (61 иабр, КБФ) совершили 26 самолетовылетов, прикрывая в районе Марьино – Арбузово переправу войск.

11:12–11:48. Четыре И-16 из 4 гиап совместно с тремя «харрикейнами» из 3 гиап в районе Арбузово на высоте 2500 м вели бой с двенадцатью Vf-109. Сбито пять «мессершмиттов», из них два Vf-109 сбиты двумя И-16 и двумя «харрикейнами». По одному Vf-109 сбили лично Седов и Кравцов, еще один они сбили в паре. Три И-16 повреждены, у двух разбито хвостовое оперение. Летчики Шварев и Бедукадзе ранены.

Три И-16 из 4 гиап совместно с тремя И-16 из 71 иап и тремя И-16 из 21 иап с 11:30 в районе Анненское на высоте 1200–400 м вели бой с двумя группами Vf-109 общим числом до 20 самолетов. В 11:45 Парфенов из 71 иап сбил Vf-109. На аэродромы не возвратились два И-16 из 4 гиап: ст. политрук Семенов погиб, сержант Емельяненко ранен, имеет восемь пулевых ранений, отправлен в госпиталь.

11:25–11:50. Девять И-16 из 4 гиап в районе 2-й Городок на высоте 2500 м вели бой с восемью Vf-109 и повредили один из них. Самолет капитана Петрова сбит на высоте 1700 м в 11:30 в районе аэродрома Манушкино. В ходе боя Куликов, спасая командира полка, прикрыл

его своим самолетом. Куликов был тяжело ранен. Посадку произвел без шасси.

14:30–15:05. Восемь И-16 из 4 гиап в районе Марьино на высоте 2300–200 м вели бой с восемью Vf-109. В ходе боя подошла вторая группа до двенадцати Vf-109. В 14:32 на высоте 2000 м самолет майора Ильина был атакован и сбит в пяти км южнее аэродрома Манушкино. Летчик выбросился на парашюте. Летчик легко ранен, отправлен в госпиталь. В то же время на высоте 2000 м в районе Невской Дубровки самолет В.Дмитриева атакован Vf-109 в хвост, сверху с дистанции 100 м и подбит. Летчик произвел посадку на своем аэродроме с выключенным мотором.



Бирка с номером мотора самолета В.И.Петрова.

14:40–15:05. Два И-16 из 21 иап совместно с двумя И-16 из 4 гиап и двумя И-16 из 71 иап в районе Московская Дубровка на высоте 3100 м вели бой с 16 Vf-109. Один «мессершмитт» в ходе боя сбит, а один поврежден летчиками 4 гиап. Из-за неисправности матчасти два И-16 из 21 иап из боя вышли, сели на свой аэродром. В 15:03 самолеты И-16 Вик. Голубева и Цыганова в 10 км южнее аэродрома Приютинно были атакованы четырьмя Vf-109. Самолет Голубева был подбит, а летчик ранен в ногу, руку и в верхнюю челюсть. Самолет с находившимся в нем летчиком упал вблизи аэродрома на волейбольное поле. К перевернувшемуся самолету подбежала женщина (продавец сельского магазина), с трудом вытащила находившегося без сознания летчика и отправила его в госпиталь.

В бою был поврежден И-16 летчика 71 иап Семиряко. При вынужденной посадке на аэродроме Манушкино он задел за дом. Самолет упал, разбит, летчик от полученных ранений скончался в госпитале.

Итог этого тяжелого дня: проведено 10 воздушных боев, сбито 7 Vf-109 и еще 2 — повреждено...».



Родственники у могилы гвардии капитана В.И.Петрова.

Полетаев Александр Дмитриевич Теплов Иван Андреевич

Летчик 448-го штурмового авиаполка 281-й штурмовой авиадивизии 14-й Воздушной армии младший лейтенант **ПОЛЕТАЕВ Александр Дмитриевич, 1921 г.р., уроженец: РСФСР, Тамбовская область, станция Васильевка, отец Полетаев Дмитрий Иванович. Мобилизован Пензенским РВК.**

Воздушный стрелок 448-го штурмового авиаполка 281-й штурмовой авиадивизии 14-й Воздушной армии старшина **ТЕПЛОВ Иван Андреевич, 1913 г.р., уроженец: РСФСР, Тульская область, Ивановский район, село Кундисово, жена Мухина А.А. Мобилизован Калининским РВК города Москвы.**

Экипаж самолета Ил-2 (заводской номер 1873838) не вернулся с боевого задания 15 февраля 1943 года, горящим упал в районе 2–3 км северо-восточнее Смердыня Тосненского района Ленинградской области.

Место падения самолета Ил-2 в районе урочища Грустыня Тосненского района Ленинградской области в августе 2007 года было указано местными жителями руководителю поискового отряда «Любань». На месте падения были обнаружены две воронки (одна большая, одна меньше), рядом с которыми были разбросаны фрагменты и обломки самолета: броня, стойки шасси, коленчатый вал от мотора с тремя поршнями. На одном поршне удалось прочитать частично номер мотора АМ-38 № ш 295323(0 или 7). Рядом с большой воронкой обломки от 100 кг авиабомбы. На месте падения были обнаружены гильзы от крупнокалиберной авиационной пушки ВЯ-23 1942 года выпуска, гильзы от крупнокалиберного авиационного пулемета УБ 1942 года выпуска, что говорило о том, что данный самолет был двухместной модификацией самолета Ил-2. На одном из обломков была обнаружена обломанная бирка, на которой удалось прочесть последние цифры: 34-31.

8–9 сентября 2007 года поисковым отрядом «Любань» были проведены поисковые работы на месте падения самолета. В результате работы в воронке (и на бруствере) обнаружены остатки от амуниции экипажа самолета: один каблук, перчатка, ремни от портупей, части пристыжной системы парашюта. Останки экипажа не обнаружены. Требовалось дополнительное обследование места падения по всему радиусу разлета обломков самолета, так как, скорее всего, самолет при падении взорвался на соб-

ственных бомбах. При обследовании обломков самолета обнаружены номера: на патронном ящике для пушки ВЯ обнаружен написанный черной краской через трафарет номер: 5938. На створке бомболока обнаружен написанный красной краской номер 3838.

В результате исследовательской работы с документами Центрального архива Министерства обороны РФ было установлено: «...Самолет Ил-2 № 1873838 из состава 448 ШАП 281 ШАД 14 ВА не вернулся с боевого задания 15 февраля 1943 года, упал в районе 2–3 км северо-восточнее Смердыня. Состав экипажа:

- Полетаев Александр Дмитриевич, младший лейтенант летчик;
- Теплов Иван Андреевич, старшина, воздушный стрелок...».

В журнале учета боевых потерь инженера 281 ШАД, говорилось: «...15 февраля 1943 года. 448 ШАП. Самолет Ил-2 № 1873838. Летчик младший лейтенант Полетаев, воздушный стрелок, сержант Теплов. Выполняемая задача: бомбардировочными и штурмовыми действиями уничтожать огневые средства и живую силу противника в районе Смердыня и Басино. Место происшествия: после атаки ИА противника самолет загорелся, упал в районе 2–3 км северо-восточнее Смердыня. Обстоятельства происшествия и причина: при первом заходе на цель атакован шестью Ме-109, самолет загорелся (Мяндин и Полетаев шли последними в строю, атакованы снизу сзади). Состояние самолета и экипажа: самолет сгорел, экипаж не известно. Примечание: не вернулся с боевого задания...».

3–4 мая 2008 года поисковым отрядом «Любань» проведены дополнительные работы на месте падения самолета. Обнаружены останки экипажа самолета.

Останки летчиков торжественно захоронены 9 мая 2008 года в городе Любань, на мемориале «Березовая Аллея».



Номер на патронном ящике: 5938.

Попов Ксенофонтий Афанасьевич Симоненко Павел Пантелеевич Хасанов Хатып Шарыпович



Симоненко П.П.

Место падения самолета Пе-2 в районе урочища Липовик Киришского района Ленинградской области обнаружено в мае 2001 года поисковым отрядом «Аверс» (г. Кириши, руководитель Чернышев Владимир Васильевич) совместно с поисковым отрядом «Небо Ленинграда» (руководитель Евгений Халамов, г. Кириши). При первичном обследовании места падения были обнаружены останки одного члена экипажа. Кроме того были найдены: кобура от пистолета ТТ, части офицерских сапог, части реглана, крышка от карманных часов, монеты.

Останки неизвестного пилота были захоронены в братской могиле урочища Липовик Киришского района Ленинградской области.

При обследовании места падения самолета в мае 2003 года были обнаружены номера двигателей: М-105 РА №№ 135-1040; 135-1177. Также был установлен номер самолета: 18/37. По предположению поисковиков, данный самолет погиб, вероятнее всего, в сентябре–октябре 1941 года.

В ноябре 2004 года, в результате архивно-го исследования в Центральном архиве Министерства обороны РФ было установлено:

Летчик 275-го ближнебомбардировочного авиаполка 3-й Резервной авиагруппы ВВС Ленинградского фронта сержант **ПОПОВ Ксенофонтий Афанасьевич**, 1920 г.р., уроженец: РСФСР, Воронежская область, Борисоглебский район, село Никандровка (по другим данным: Елань-Коленовский район, село Михайловка). Мать Наталья Кузьминична и отец Афанасий Акимович проживали: РСФСР, Сталинградская область, Краснослободский район, поселок Красная Слобода, ул. Спортивная, д. 1а. Мобилизован Елань-Коленовским РВК.

Стрелок-бомбардир 275-го ближнебомбардировочного авиаполка 3-й Резервной авиагруппы ВВС Ленинградского фронта лейтенант **СИМОНЕНКО Павел Пантелеевич**, 1913 г.р., уроженец: РСФСР, Курская область, Иванинский район, село Поселковский Пены. Жена Симоненко Зинаида Семеновна. Кадровый.

Стрелок-радист 275-го ближнебомбардировочного авиаполка 3-й Резервной авиагруппы ВВС Ленинградского фронта сержант **ХАСАНОВ Хатып Шарыпович**, 1919 г.р., уроженец: Татарская АССР, Тюлячинский район, село Большие Нырсы. Жена Хасанова Газизя. Мобилизован Кировским РВК г. Казань Татарской АССР.

Экипаж самолета Пе-2 (заводской номер 18/37) с моторами М-105ра №№ 135-1177, 135-1040 не вернулся с боевого задания 28 сентября 1941 года. Подбитый самолет упал 12 км северо-восточнее Любань, один из членов экипажа выпрыгнул с парашютом в районе 10 км восточнее ст. Шапки Ленинградской области.

«самолет Пе-2 № 18/37 из состава 275 ББАП 3 РАГ 28 сентября 1941 года после нанесения бомбоштурмового удара по аэродрому Любань, атакован Не-112. Горящим упал 12 км северо-восточнее Любань. Экипаж: летчик сержант Попов Ксенофонтий Афанасьевич, стрелок-бомбардир лейтенант Симоненко Павел Пантелеевич, стрелок-радист сержант Хасанов Хатун (Хатын) Шарыпович. Один из членов экипажа выпрыгнул с парашютом. Пропали без вести».

В мае 2005 года поисковой экспедицией отрядов «Аверс» (г. Кириши) и «Набат» (г. Ульяновск) в районе падения самолета в 200 метрах



Задняя стойка шасси самолета.

Родственники
летчика К.А. Попова
и штурмана
П.П. Симоненко
с поисковиками
у могилы в урочище
Липовик.



обнаружены останки еще одного члена экипажа. Останки погибшего были захоронены в могиле с первым обнаруженным пилотом. Поисковым отрядом «Небо Ленинграда» на месте падения обнаружены обломки дюралья, на котором красной краской написан номер: 18/37.

Для сведения: В деле «Сведения и донесения по самолетам и моторам 3 РАГ» значится:

«Сведения о потере мат. части 275 БАП за время боевых действий:

Самолет Пе-2 № 18/37 мотор 2М-105-РА РА-135-1040, РА-135-1177. Дата потери: 28.9.41 г.

Летчик: сержант ПОПОВ Ксенофонтий Афанасьевич.

После бомбометания аэродрома противника Любань самолет атакован истребителями Хе-112-113. По наблюдению лейтенантов Яковлева и Исачева — самолет упал на землю горящим в 12 км северо-восточнее Любань. Один человек из экипажа выбросился на парашюте. Самолет сгорел.

Основание: ф. 3 РАГ, оп. 1, д. 102, л. 244.

«Оперативная сводка № 12 Штаб 275 ббап к 21:00 28.09.41 г.:

1. 275 ББАП в период 6:30–17:50 28.9.41 произвел 12 самолетовылетов на бомбометание по войскам противника в районе д. Снявино, аэродрома Любань, производил разведку с фотографированием следующих аэродромов: Апраксин Бор, Любань, Тосно, Жары и пунктов Славянка, Вороново, Карбусель, Турышкино и Сигалово...

3. 17:06 2 АЭ в составе двух самолетов с Н=2000 м произвела повторный удар по аэродрому Любань. Сбросила ФАБ-100 12 штук... По наблюдениям экипажей на аэродроме уничтожено до 30 самолетов противника. По под-

тверждению стрелка-радиста сержанта Блицко один истребитель типа Ме-109 был сбит в районе цели штурманом лейтенантом Силенко. При бомбометании цели самолеты были обстреляны ЗА и атакованы 10-ю Ме-109, в результате чего один самолет получил 17 пулевых пробоя. Самолет подлежит ремонту, и один самолет летчика сержанта ПОПОВА, штурмана лейтенанта СИМОНЕНКО и стрелка радиста сержанта ХАСАНОВА по наблюдениям лейтенантов 225 ББАП Яковлева и Исачева, после атаки истребителей типа «Хейнкель-112 № 113» горящим упал на землю в 12 км северо-восточнее Любань. По наблюдению старшего лейтенанта Матвеева из состава этого экипажа один человек выбросился с парашютом в 10 км восточнее ст. Шапки.»

Основание: ф. 3 РАГ, оп. 1, д. 10, л. 342.

В деле «Учет потерь 3 РАГ» значится:

«Именной список безвозвратных потерь 275 ббап:

13. 275 ББАП пилот сержант ПОПОВ Ксенофонтий Афанасьевич, 1920 г.р., ур.: Воронежская область, Елань-Коленовский район, призван Елань-Коленовский РВК. Попов Афанасий Акимович: Воронежская обл., Елань-Коленовский район, Михайловский с/с, дер. Михайловка.

14. 275 ББАП стрелок-бомбардир лейтенант СИМОНЕНКО Павел Пантелеевич, 1913 г.р., ур.: Курская обл., Ивановский район. Жена Симоненко Зинаида Семеновна: Курская обл., Ивановский район, Поселковский с/с, д. Пены.

15. 275 ББАП стрелок-радист сержант ХАСАНОВ Хатын Шарыпович, 1919 г.р., ур.: ТАССР, Тюлячинский район, призван Кировским РВК. Хасанова Газизя ТАССР, Тюлячинский район, дер. Б. Нирсы.

Все: 28.9.41 г. не вернулись с боевого задания. Где похоронен: неизвестно».

Основание: ф. 3 РАГ, оп. 2, д. 3, лл. 70–71.

Поисковиками была проведена большая работа по поиску родных погибших. Удалось разыскать родных и близких всех членов экипажа. Исходя из того, что все трое считались пропавшими без вести и установить точно, чьи же останки нашли поисковики, а кто выпрыгнул с парашютом (но, к сожалению, погиб, так как найти упоминание о возвращении кого-то из экипажа в полк или информации о пленении найти не удалось) поисковики посоветовавшись с родственниками погибших изготовили для увековечения памяти погибшего экипажа памятник со всеми именами погибших.

20 мая 2006 года на месте захоронения погибшего экипажа был открыт памятник. На церемонии открытия присутствовали родные летчика самолета Попова и штурмана Симоненко.

Рычин Алексей Александрович

Место падения самолета Ил-2, в районе торфопредприятия Пельгорское (на четвертом участке) Тосненский район Ленинградской области обнаружено в 1953 году при добыче торфа. Рабочими торфопредприятия были обнаружены обломки самолета с телом летчика. По рассказам местных жителей при летчике были документы и награды (подтверждено статьями в газете). По найденным документам удалось установить имя летчика, заместителя командира АЭ, лейтенанта Рычина Алексея Александровича, 1920 г.р.

Документы Центрального архива Министерства обороны РФ: фонд 20251, опись 1, дело 12.

«Оперативная сводка № 17 281 ШАД к 22:00 за 12 сентября 1942 года.

...211 ШАП четырьмя самолетами совместно с двумя самолетами 569 ШАП, под прикрытием 278 ИАД, бомбардировочными и штурмовыми действиями уничтожали материальную часть и живую силу противника на аэродроме Бородулино.

...Потери: три самолета Ил-2 211 ШАП, летчики: лейтенант Рычин, младший лейтенант Валуцкий и младший лейтенант Васильев. Один самолет Ил-2 569 ШАП, летчик лейтенант Ермолаев — не возвратились с боевого задания (штурмовали аэродром Бородулино)...».

Согласно оперативной сводки № 19 281 ШАД от 14 сентября 1942 года, младший лейтенант 211 ШАП Васильев и летчик 569 ШАП лейтенант Ермолаев (сбитые 12 сентября 1942 года) ... 13 сентября 1942 года вернулись в свои части.

В картотеке учета безвозвратных потерь офицерского состава, значится: «...старший лейтенант Рычин Алексей Александрович, 1920 г.р., уроженец Пермской области. Командир АЭ 211 ШАП, пропал без вести в сентябре 1942 года...».

В книге учета безвозвратных потерь личного состава 281 ШАД и ее частей за 1942–1944 годы, значится: «...Рычин Алексей Александрович, лейтенант, заместитель командира АЭ 211 ШАП, 1920 г.р., уроженец г. Молотов. 12 августа 1942 года не вернулся с боевого задания. Жена Рычина проживала г. Молотов, Верхняя Курья, 6-я линия, д. 47...».

Рычин Алексей Александрович награжден двумя орденами Красного Знамени.

Для сведения: 211 ШАП в период с 19 июля 1942 года по 23 августа 1942 года входил в состав 3-й авиационной бригады РК МВО. В период с 24 августа 1942 года по 1 ноября 1942 года 211 ШАП входил в состав 281 ШАД Волховского фронта.

В 1965 году красные следопыты из Рябовской средней школы занимались установлени-

Заместитель командира АЭ (командир АЭ — приказ о назначении на должность пришел в полк после гибели пилота) 211-го штурмового авиаполка 281-й штурмовой авиадивизии 14-й Воздушной армии Волховского фронта лейтенант (старший лейтенант — приказ о присвоении звания пришел в полк после гибели пилота) РЫЧИН Алексей Александрович, 1920 г.р., уроженец: РСФСР, Молотовская (в настоящее время — Пермский край) область, Добрянский район, дер. Полазна. Жена Рычина, проживала: РСФСР, город Молотов (в настоящее время Пермь), пос. Верхняя Курья, 6 линия, д. 47. Кадровый.

Не вернулся с боевого задания на одноместном варианте самолета Ил-2 после нанесения бомбоштурмового удара по аэродрому противника в районе дер. Бородулино (город Любань) Тосненского района Ленинградской области 12 сентября 1942 года (в журнале безвозвратных потерь 281-й ШАД ошибочно учтен 12 августа 1942 года).

ем судьбы лейтенанта А.А. Рычина, нашли его однополчан, установили боевой путь полка, в котором воевал летчик.

Свой боевой путь младший лейтенант Рычин начал на Юго-Западном фронте в составе 211 СБАП. После переучивания на самолет Ил-2 полк периодически кочевал с одного фронта на другой, пока не оказался на Волховском фронте.

В ночь с 11 на 12 сентября 1942 года шестью Ил-2 совершен налет на аэродром Бородулино под Любанью. В результате два самолета с выполнения задания не вернулись. Самолет летчика Васильева был подбит и разбит при посадке в лесу на своей территории. Остальные три Ил-2 получили повреждения в воздушном бою, так как над целью их встретили ночные истребители Люфтваффе.

Вскоре после этого боя полк покинул Волховский фронт, и донесение о том, что лейтенант Рычин пропал без вести, в Управление по учету потерь офицерского состава не поступило.

Приказом от 20 сентября 1942 года лейтенанту Рычину присвоено звание «старший лейтенант», однако к тому времени пилот уже восемь дней, как погиб.

В картотеке потерь офицерского состава ЦАМО РФ старший лейтенант Рычин А.А. учтен, как пропавший без вести в сентябре 1942 года, без точной даты. Приказ об исключении Рычина из списков офицерского состава поступил только в мае 1946 года.

В 1965 году останки старшего лейтенанта А.А. Рычина были перезахоронены в братской могиле деревни Ушаки Тосненского района Ленинградской области. Именем Алексея Рычина названа улица в поселке Пельгорское.



Мемориальная табличка на доме на улице Рычина в поселке Пельгорское.

Сафронов Николай Иванович

Летчик 157-го истребительного авиаполка
7-го истребительного авиакорпуса ПВО г. Ленинграда
лейтенант САФРОНОВ Николай Иванович, 1915 г.р.,
уроженец: УССР, Сталинская (в настоящее время
Донецкая) область. Отец Иван Матвеевич, проживал:
УССР, Сталинская область, город Красноармейск,
почтовое отделение Ново-Экономическая, Стройгородок,
д. 8 кв. 15. Кадровый.

На самолете И-16 не вернулся с боевого задания из района
оз. Ивановское Ленинградской области 15 июля 1941 года
(по другим данным 18 июля 1941 года).

В июне 2008 года местным жителем поселка Осьмино Лужского района Ленинградской области (уроженцем деревни Полоски — Ивановым Алексеем Александровичем, 1928 г.р.) руководителю поискового отряда «Витязь» (г. Луга) Николаю Юзефовичу Бухтиярову была рассказана следующая легенда: «В 1941 году в июле месяце в районе деревень Ражновье (Тарасова Гора) – Дубо (сейчас Сланцевский район) был сбит в воздушном бою советский самолет И-16. Самолет атаковали два немецких истребителя, летчик пытался сесть на вынужденную посадку на дорогу, но при посадке самолет наткнулся на препятствие, и летчика выбросило из кабины. Когда к месту посадки подбежали местные жители, летчик лежал в нескольких метрах от самолета, у него было от удара снесено часть головы. Летчик был одет в технический комбинезон, был с парашютом, планшеткой, пистолетом. Летчика похоронили

Автор статьи И.Г. Прокофьев (справа) беседует с жителем поселка Осьмино Ивановым Алексеем Александровичем. 28 июня 2008 года.



Сафронов Н.И.

на месте, где была могила погибших красногвардейцев похороненных в годы Гражданской войны рядом с деревней Тарасова Гора. Родная сестра Алексея Александровича Иванова (свидетель трагедии) работала в сельсовете и поэтому забрала документы летчика и хранила их у себя в доме. В октябре 1943 года деревню сожгли немцы. Дом Ивановых сгорел, там же сгорели и документы летчика...».

Со слов Алексея Александровича летчика звали: Сафронов Николай Иванович. Самолет был разобран на металлолом еще во время и после войны, лопасть самолета долгое время хранилась у брата Алексея Александровича. В 50-е годы могилу перенесли в поселок Осьмино Лужского района Ленинградской области, но летчика похоронили как безымянного.

Проведя исследовательскую работу с документами Центрального архива Министерства обороны РФ поисковики установили: летчик 157 ИАП лейтенант Сафронов Николай Иванович, не вернулся с боевого задания из района оз. Ивановское 15 июля 1941 года (по другим данным 18 июля 1941 года).

Документы Центрального архива Министерства обороны РФ:

Донесение 7 ИАК ПВО Ленинграда: «15 июля 1941 года. 157 ИАП. Летчик лейтенант Сафронов Николай Иванович. Вылетел с аэродрома Витино в составе звена на И-16.

В районе Глазова Гора (на реке Луга) при атаке разведчика противника на бреюющей высоте был потерян из вида и с полета не вернулся. Производятся поиски. Пропал без вести».

Основываясь на архивных документах и рассказе местного жителя, поисковики подготовили официальное заявление в администрацию Лужского района Ленинградской области с просьбой увековечить имя Николая Ивановича Сафронова на воинском захоронении в поселке Осьмино. Одновременно поисковики вели поиск родных погибшего летчика. В этой сложной работе ленинградским поисковиком помогала Наталья Юрьевна Круглова (г. Симферополь, военно-патриотический поисковый отряд «Эльтиген»), которая поддерживала созданную на форуме поискового сайта Солдат.ru ветку поиска о погибшем летчике:

Сообщения от Натальи Юрьевны Кругловой: «...Внучатые племянники Николая Ивановича проживают в г. Димитрове Донецкой области: Уткина Людмила Михайловна, Захаров Василий Андреевич, Ковалева Раиса Васильевна. В ходе поиска пришлось обращаться с запросами в райадминистрацию г. Красноармейска, в РВК г. Димитровграда, в УВД г. Димитровграда и Совет ветеранов.

Особую благодарность выражаю директору народного музея истории Шахты «Центральная» Пановой Евдокии Антоновне, которая по личной инициативе опубликовала статью о летчике Сафронове Н.И., о поиске его родственников в местной газете «Родной город». После публикации откликнулась внучатая племянница, Уткина Людмила Михайловна. Сегодня состоялся телефонный разговор с ней. Очень взволнованно приняли весть об их дяде в большой родне Сафроновых, радости не скрывали, задавали множество вопросов, делились воспоминаниями о Николае Ивановиче. Своей

семьи у него не было. В семье хранится извещение с фронта, о том, что Николай Иванович не вернулся с боевого задания ...

Из рассказа родных племянниц: «...Семья Сафроновых жила в поселке Новоэкономическом, ныне город Димитров, на стройгородке. Отец — Сафронов Иван Матвеевич был настоящим мастером, шил сбрую, упряжь для лошадей... Мать, Пелагея Михайловна — домохозяйка. В семье росли братья и сестры: Николай, Егор, Михаил, Наталья, Мария.

Николай Иванович после окончания школы закончил Харьковское летное училище, приезжал домой до 1940 года в гости с подарками, баловал всех, несмотря на то, что был самым младшим в семье. Потом было письмо из Ленинграда от женщины, в котором она просила отозваться родных Николая... Но мама сожгла его в печке... Больше писем из Ленинграда не приходило. Родные считают, что он был женат, имел семью в Ленинграде...».



Воинское кладбище в поселке Осьмино.

Сахабутдинов Фардетдин Сахабутдинович Кретов Егор Васильевич



Сахабутдинов Ф.С.

Летчик 703-го штурмового авиаполка 281-й штурмовой авиадивизии 14-й Воздушной армии Волховского фронта **САХАБУТДИНОВ Фардетдин Сахабутдинович, 1919 г.р.**, уроженец: Татарская АССР, Муслимовский район, село Верхний Табын. Отец Сахабутдинов В.М., проживал: Удмуртская АССР, город Ижевск, ул. Комсомольская, д.190. Мобилизован Ижевским ГВК.

Воздушный стрелок 703-го штурмового авиаполка 281-й штурмовой авиадивизии 14-й Воздушной армии Волховского фронта сержант **КРЕТОВ Егор Васильевич, 1921 г.р.**, уроженец: РСФСР, Курская область, Верхне-Любазский (в настоящее время Фатежский) район, село Молотычи, отец Кретов Василий Александрович. Мобилизован Верхне-Любазским РВК.

Экипаж самолета Ил-2 (заводской номер 301358) с мотором АМ-38 № 458411 не вернулся с боевого задания 1 апреля 1943 года, сбит в районе Карбусель Мгинского (в настоящее время Кировского) района Ленинградской области.

Место падения самолета Ил-2 в районе озера Белое, 500 м от дороги Турьшино – Малукса Кировского района Ленинградской области обнаружено в 2002 году бойцом поискового отряда «Мга» (пос. Мга) Валентином Ивановичем Лемешевым. При содействии



Кретов Е.В.

поисковых отрядов «Высота» (г. Санкт-Петербург, руководитель Виктор Николаевич Дудин) и «Космос» ВИКА им. А.Ф. Можайского (г. Санкт-Петербург, руководители Сергей Иванович Панин и Николай Александрович Малыгин) был произведен подъем обломков самолета.

В результате за три дня напряженной работы в очень тяжелых условиях с глубины более пяти метров, из постоянно затапливаемой воронки подняты останки экипажа. Оба члена экипажа были одеты в форму РККА, у стрелка-радиста знаков различия не было, у пилота были найдены погоны младшего лейтенанта. У членов экипажа были найдены документы — младшего лейтенанта Сахабутдинова Фарддина, 1919 г.р. и воздушного стрелка, сержанта Кретова Егора Васильевича, 1921 г.р.

При проведении поисковых работ установлены номера самолета: 301358 (сборочный), 302215 (заводской) и двигателя АМ-38 № 458411.

Захоронение останков воздушного стрелка Кретова, проведено 10 октября 2002 года на воинском мемориале «Новая Малукса», Кировский район. На церемонии захоронения присутствовали родственники летчика и воздушного стрелка. Останки летчика Сахабут-

динова были переданы родственникам и захоронены 16 октября 2002 года в городе Ижевск Удмуртской Республики.

В декабре 2009 года по представлению правительства Республики Татарстан решением руководства Горьковской железной дороги электропоезд Казань–Ижевск назван «Батыр (Герой) Фардетдин» — в честь боевого подвига летчика Фардетдина Сахабутдинова.

На воинском мемориале «Новая Малукса» Кировского района Ленинградской области установлен памятник экипажу.

В Центральном архиве Министерства обороны РФ хранятся следующие документы:

Итоговое донесение № 46 штаба 703 ШАП в 18:00 1 апреля 1943 года:

«...703 ШАП в течение дня парами без прикрытия истребителей уничтожал живую силу и артиллерию противника на огневых позициях в районе южнее и юго-западнее Карбусель... Свои потери: не возвратились с боевого задания четыре экипажа...»

2. Ведомый младший лейтенант Сахабутдинов с воздушным стрелком сержантом Кретовым. Самолет № 1358...».

В результате поисков удалось найти родных обоих членов экипажа, которые смогли дополнить данные ЦАМО. По утверждению родных младшего лейтенанта Сахабутдинова, его звали не Фарадык, а Фарддин (Фардетдин). Он закончил Ижевский аэроклуб в 1940 году и стал летчиком-штурмовиком в 1942 году.

У родных сохранилось письмо из 703 ШАП, от сослуживца Фарддина Сахабутдинова, которое как ни странно датировано более ранней датой, чем дата гибели экипажа. Скорее всего, такие заготовки были у каждого летчика, которые он отправлял родным сослуживца при гибели своего товарища.

«28.03.43. Здравствуйте, родные родители. Я, как хороший товарищ Вашего сына хочу сообщить Вам о нем. Вас конечно эта новость очень оскорбит. Ваш сын не вернулся с боевого задания. Или короче говоря погиб. Да, погиб он храбро, он упал на ненавистных нам врагов. Мы потеряли хорошего боевого товарища, а вы потеряли сына. Да, я знаю, что вам тяжело переносить это. Но, мамаша, нам тоже тяжело...»

... Но вы знаете, не вы одна такая. Вот только бы покончить со зверьми человечества, а для этого мы отдадим все силы, а если потребуется, поступим также, как ваш сын летчик».

Письмо подписано пилотом 703 ШАП лейтенантом Усовым.

В личных документах Е.В.Кретова было найдено письмо от любимой девушки.



Из письма, найденного в кармане гимнастерки сержанта Кретова Е.В.:

«...Милый мой, сегодня слыхала приказ тов. Сталина о наступлении на нашем фронте, который меня до некоторой степени расстроил. Во-первых это очень хорошо и большая радость. Во-вторых тут приходится и тебе много работы, вот я за тебя и беспокоюсь более всего. Любимый мой, сейчас у меня только и забота и дума о тебе, родной, о тебе, любимый мой... У меня первая мечта, это когда или верней скорей бы кончилась война, второе — встретиться с тобой. Я думаю, что наши мечты должны исполниться...»

Имя женщины, написавшей это письмо, выяснить не удалось. Также неизвестна и ее дальнейшая судьба.

Памятник на воинском мемориале «Новая Малукса».

«...Мой любимый Георгий...»

Прошло уже более 55-ти лет с тех пор, как закончилась Великая Отечественная война, но эхо событий, произошедших в те грозные годы, до сих пор доносится до нас...

В последний день Мгинской наступательной операции, 1 апреля 1943 года, не вернулся с боевого задания на свой аэродром советский самолёт Ил-2, принадлежавший 703 штурмовому авиаполку 281 штурмовой авиадивизии 14 воздушной армии, действовавшей на Волховском фронте. Самолёт был сбит немецкой зенитной артиллерией в районе д.Карбусель Мгинского района Ленинградской области. Пропали без вести два молодых парня: лётчик и стрелок-радист... Подождав их возвращения положенные две недели, командование части отправило родным казённые похоронки: «Ваш сын ..., верный воинской присяге, ...не вернул-

ся с боевого задания...». Остались они живы, сумели выпрыгнуть с парашютом, погибли ещё в самолёте во время воздушного боя или попали в плен? Этого не знал никто. Никто, вплоть до необыкновенно жаркого и засушливого для северо-западного региона лета 2002 года.

5 июля рано утром к живописному озеру Белое, что в Кировском районе Ленинградской области приехали на машинах молодые и не очень молодые люди. Со стороны можно было подумать, что они приехали сюда отдыхать: прекрасное место, великолепная погода,



Работа по подъёму самолета.

хорошая компания. Но привело этих людей сюда не желание отдохнуть, а совсем другое. Эти мужики — поисковики из поисковых отрядов Ленинградской области «Мга», «Высота» и «Космос-1» — уже знали, что в находящейся рядом воронке лежат обломки упавшего в годы войны штурмовика Ил-2. Они приехали раскрывать ещё одну тайну Великой Отечественной — поднять то, что осталось от самолёта и, возможно, установить судьбу экипажа.

Вообще-то, когда поисковики только собираются ехать «на самолёт», они никогда не знают наверняка, что их ждёт, ведь подъём самолёта — это особый, если так можно сказать, «раздел» поисковой работы, здесь своя специфика, свои приёмы, свои результаты. Можно найти разбитый и разобранный, как правило после войны самолёт, рядом с ним останки людей, но не найти ничего, что дало бы ниточку к установлению имён погибших пилотов, можно приехать на место, где по словам местных жителей, точно, ну просто точнѐхонько! лежит самолёт и не найти даже намёка на него (сколько таких ложных вызовов бывает знают только опытные поисковики со стажем). Но случается и по другому...

То, что на этом месте упал в войну самолёт было видно невооружѐнным глазом — на поверхности, заросшие травой и мелким кустарником валялись стойки шасси. Что это Ил-2

установили сразу, так как поисковики из отряда «Высота» — профессиональные лётчики, они способны идентифицировать самолёт не то, что по стойкам шасси, но и по любой детали или по обломкам конструкции. Но для того что бы убедиться, что в находящейся рядом воронке что-то есть сначала надо было откачать воду, ведь она находилась на болоте, пусть и подсохшем в летнюю жару. Мотопомпа не справлялась, пришлось встать в две цепочки и вѐдрами, по кругу, помогать ей вручную. Потом вычерпывали болотную жижу, затем снова откачивали воду, потом снова жижу. В процессе работы оказался ствол прекрасно сохранившегося крупнокалиберного пулемѐта УБТК с боекомплект (сейчас он находится в Санкт-Петербурге в экспозиции музея поискового клуба «Космос» ВИКУ имени А.Ф. Можайского). «Застропив» лебедкой за ствол, пулемет принес на поверхность кисть руки воздушного стрелка, который и после гибели сжимал гашетку пулемета.

Долгая, тяжѐлая, в прямом смысле грязная работа продолжалась почти двое суток, когда поисковики поняли, что приехали не зря — в воронке, помимо остатков самолѐта и вооружения, были обнаружены останки людей...

Первым подняли тело стрелка-радиста, погибшего, по всей видимости еще в воздухе. На руке — часы с разбитым стеклом и уже без стрелок, под сиденьем ракетница в меховой перчатке, в кармане зимнего комбинезона — портсигар, расчѐска, карандаш...

Не зная ещё сколько в момент падения самолѐта в нём находилось людей (предполагали, что их двое, ведь Ил-2 этой модификации — двухместный), работали дальше. Нужно было добраться до места лётчика, а также найти номера самолѐта и двигателя, чтобы, в последствии, если при погибших не окажется документов или их нельзя будет прочесть, то по отчётам, хранящимся в военных архивах установить, кто пилотировал самолёт.

Через пять часов, после напряжѐнной и тяжѐлой физической работы по извлечению из воронки бронекорпуса, под которым находилось место пилота, наткнулись на лётчика, который до столкновения самолѐта с землѐй так и не выпустил из рук штурвал. Здесь же, на месте, по хорошо сохранившимся погонам удалось установить его звание — младший лейтенант. Вместе с ним нашли планшетку с истлевшими полетными картами, револьвер системы «наган» в кобуре (точно такой же был найден и у стрелка), парашют. Уставшие, но довольные тем, что приехали не зря, люди с особым чувством наблюдали за тем, как заместитель председателя фонда «Поисковых отрядов Ленинградской области» Илья Геннадьевич Прокофьев, а для них просто Илья — друг и соратник, рассматривал

Заводской номер самолета.





содержимое карманов гимнастёрки погибших пилотов. И у одного и у другого были найдены спрессованные временем и болотом какие-то бумаги. Но что в них? Есть ли информация о владельцах? Всеми, кто был в тот день здесь, владело любопытство и нетерпение поскорее узнать о содержимом найденных бумаг. Но топиться не стали, ведь впопыхах можно было просто всё испортить. Уже потом, в городских условиях, бумаги удалось расслоить (спасибо одному из старейших поисковиков из города Великий Новгород Сергею Котилевскому, помогавшему в этом). По документам, после кропотливой работы по восстановлению записей на полуистлевших листах, стали известны имена членов экипажа: лётчик, младший лейтенант САХАБУТДИНОВ ФАРТДИН, 1919 г.р., и стрелок-радист, сержант КРЕТОВ ЕГОР ВАСИЛЬЕВИЧ, 1921 г.р. Запросив Центральный архив Министерства обороны (спасибо руководителю поискового объединения «Отечество» из г. Коломна Московской области Владимиру Куренину) и получив ответ, узнали, что лётчик родился в Татарской АССР, призван был Ижевским РВК Удмуртской АССР, а стрелок-радист уроженец Курской области, Верхнелюбжский район, д. Молотычи. Оба служили в 703-м штурмовом авиаполку 281 штурмовой авиадивизии и не вернулись с боевого задания 1 апреля 1943 года из района д. Карбусель... Вот так — не пропали без вести, не попали в плен, а погибли в воздушном бою, защищая Родину! Благодаря самоотверженным людям — поисковикам, в своё свободное время, за свои деньги занимающимся тяжелым и порой небезопас-

ным делом — розыском останков защитников Отечества, ещё два военнослужащих вернулись наконец-то с войны и перестали числиться в списках пропавших без вести!

10 октября 2002 года на мемориале «Новая Малукса» в п. Малукса Кировского района Ленинградской области было многолюдно. Собрались не только местные жители, поисковики, но и представители местной и областной власти. Проводить в последний путь авиаторов приехали и родственники членов экипажа: из г. Ижевска — родные брат и сестра лётчика (кстати, останки Фартдина Сахабутдинова были увезены родными и похоронены 16 октября на татарском кладбище г. Ижевска по национальному обычаю), а также младший

Удостоверение Ф.Сахабутдинова и комсомольский билет Е.Кретова, найденные в обломках самолета.



Памятник на могиле Ф.Сахабутдинова. г.Ижевск.



брат стрелка-радиста Егора Кретова — Иван, проживающий сейчас в г. Орле. Именно с ним и его сыном состоялся у нас, уже после похорон, один разговор: дело в том, что в личных вещах стрелка-радиста были обнаружены полуистлевшие письма, из которых стало ясно, что у него была любимая женщина, которая и писала ему эти полные нежности, любви и тревоги за его судьбу послания:

«Здравствуй дорогой! Шлю привет и нежность раз целую тебя мой дорогой. Вот и я

сегодня счастлива, получила от тебя родное письмо, которое ждала...»

«...Любимый мой, сейчас у меня только и забота и дума о тебе, родной, о тебе, любимый мой. Хожу и думаю как бы только увидеть тебя...»

«...Моя роднюлечка пиши всё-всё, я очень жду твоего любимого письма...»

«До свидания милый ещё раз крепко, крепко целую твою родную мордочку...»



**Фрагмент письма
Егору Кретову.**

Бумага не сохранила, увы, ни имени этой женщины, ни адреса, но сохранились сведения, по которым, пусть косвенно, но можно предположить, что жила она где-то в Новгородской области. В письмах упоминается несколько раз, что она ездила в командировки в Неболочи (ныне Любытинский район Новгородской области). Также упоминается ст. Кушавера (ныне Хвойнинский район Новгородской области). К тому же, по справке Центрального архива Министерства обороны 703 ШАП с октября по ноябрь 1942 года дислоцировался в д. Коломенка Боровичского района Новгородской области, а в декабре был переведён в д. Порог Дрегельского района (ныне – Любытинский район Новгородской области).

Но самое главное — в письмах она пишет любимому о том, что у них будет ребёнок!

«...По всей вероятности наша судьба такая, чтобы кто-то нас с тобой связывал ...»

«...Любимый мой родной ты можешь себе представить, что теперь у нас с тобой есть уже связь — ребёнок...»

Письма написаны в декабре 1942 – январе 1943, соответственно сын или дочь Егора Кретова должен быть рождён в 1943 году.

Поговорив с близкими Егора Кретова, мы поняли, что они ничего не знали о существовании в его жизни любимой, а тем более о том, что он возможно, уже после гибели стал отцом... Курская область, где они проживали во время войны была оккупирована немцами, и письма с

фронта туда не доходили. После освобождения Курска от Егора было всего одно письмо, в получении которого родными он очень сомневался, возможно поэтому и не сообщил личных подробностей своей жизни.

Мы, поисковики Ленинградской области, обращаемся с просьбой ко всем, кто может нам помочь в поиске ребёнка Егора Кретова и его любимой женщины. В письмах её к нему упоминаются имена их общих с Егором (она называет его Георгием) друзей — Лёши Гагашкина, Вани К.нкевича и многократно говорится о её близкой подруге Лене. Может быть, кто-то сможет рассказать об этих людях? Мы будем рады любой информации! Ведь если ребёнок Егора Васильевича Кретова родился и остался жив в то суровое и страшное время, то он должен узнать всю правду о судьбе так и не увидевшего его отца! Помогите нам, пожалуйста, в розыске!

Наш адрес: 191311, г. Санкт-Петербург, ул. Смольного, д. 3, комната 2-77. Фонд Поисковых отрядов Ленинградской области.

Когда этот материал был уже готов, пришла информация, что установлен ещё один экипаж. Этот Ил-2 нашли поисковики питерского отряда «Рубин» в 2002 году в 5 км северо-восточнее места падения самолёта Сахабутдинова и Кретова. Ребята, обнаружив обломки, сумели найти на них номер 9522, оказавшийся номером самолёта. По электронной базе, предоставленной новгородским поисковиком Сергеем Котилевским, установили, что экипаж Ил-2, сбитый истребителями противника в районе д. Карбусель Мгинского р-на Ленинградской области, принадлежал 703 ШАП 281 ШАД и не вернулся с боевого задания 1 апреля 1943 года! Представляете, оба экипажа служили в одном полку и погибли в один день! И оба найдены поисковиками в этом году. Редкая удача! На месте падения второго «Ильюшина», который пилотировали лётчик младший лейтенант Щукин Николай Романович и воздушный стрелок младший сержант Сысоев Василий Тимофеевич, ещё предстоит работать, поскольку начавшаяся зима не позволила закончить процесс подъёма самолёта и экипажа. Но уже известно, что похоронят наконец-то вернувшихся с боевого задания авиаторов с отданием воинских почестей весной 2003 года рядом с могилой их однополчанина — стрелка-радиста Егора Кретова в п. Малукса Кировского р-на Ленинградской области.

Специалист Фонда поисковых отрядов
Ленинградской области
Наталья Золикова-Маркина.

Севастьянов Алексей Тихонович



Севастьянов А.Т.

Младший лейтенант Алексей Тихонович Севастьянов отличился в воздушном бою в ночь с 4 на 5 ноября 1941 года во время отражения массированного налета немецкой авиации на Ленинград. Севастьянов А.Т. служил в 26-ом истребительном полку, специально созданном как полк истребителей ПВО, способных выполнять задания ночью.

Вылетев на отражение налета на Ленинград на самолете И-153, в воздушном бою с бомбардировщиком Хе-111 А.Т. Севастьянов таранил своим самолетом бомбардировщик. Обломки Хе-111 упали в Таврическом саду, где лежали в течение долгого времени. Сейчас части этого самолета выставлены в музее истории города, на Английской набережной. Алексей Севастьянов сумел покинуть свой истребитель и приземлиться на парашюте.

Приказом войскам Ленинградского фронта № 0648/н от 30 марта 1942 года старший лейтенант Севастьянов Алексей Тихонович был награжден орденом Ленина. (ЦАМО, фонд 33, опись 682524, дело 90, лист 17).

23 апреля 1942 года старший лейтенант А.Т. Севастьянов вылетел на прикрытие Дороги Жизни по Ладожскому озеру. При взлете был атакован двумя Ме-109 и сбит. Горящий самолет упал в торфяники возле поселка Рахья Всеволожского района Ленинградской области.

Командир АЭ 26-го истребительного авиаполка 7-го истребительного авиакорпуса ПВО Ленинграда Герой Советского Союза старший лейтенант СЕВАСТЬЯНОВ Алексей Тихонович, 1917 г.р., уроженец: РСФСР, Калининская область, Лихославльский район, село Холм, мать Мария Николаевна. Кадровый.

На самолете МиГ-3 (заводской номер 3158) с мотором АМ-35 № 9 ЕА 041223 сбит в воздушном бою 23 апреля 1942 года в районе аэродрома Углово Всеволожского района Ленинградской области.

Звание Героя Советского Союза старшему лейтенанту Алексею Тихоновичу Севастьянову присвоено посмертно.

Вот выписка из Наградного листа (ЦАМО, фонд 33 опись 793756, дело 42): «С 22-го июня 1941 года мл. лейтенант Севастьянов принимал и принимает самое активное участие по разгрому наземных полчищ фашистской Германии на земле и их авиации на земле и в воздухе. За этот период летчик Севастьянов произвел сорок семь боевых вылетов, из которых днем 25 и ночью 22 с общим налетом днем 23 часа 50 м. и ночью 19 час. 20 минут.

Выполняя боевые задания командования т. Севастьянов произвел восемь самолетовылетов днем и 10 ночью на прикрытие г. Москвы, два самолетовылета днем на сопровождение самолетов ПС-84, четырнадцать самолетовылетов днем на прикрытие наших наземных войск на поле боя, три самолетовылета ночью на штурмовые действия наземных войск противника и десять самолетовылетов ночью на прикрытие города Ленинграда от нападения авиации противника.



Найдены останки А.Т.Севастьянова.



За период военных действий с германским фашизмом, им проведено 22 воздушных боя, в результате которых в паре с другим летчиком сбил два самолета противника и один аэростат наблюдения.

4-го ноября 1941 года в 22 часа прикрывая г. Ленинград на самолете И-153, мл. лейтенант Севастьянов таранил своим самолетом самолет противника типа Х-111, который был сбит и упал в Таврическом саду гор. Ленинграда. Два человека из числа экипажа самолета противника живыми взяты в плен. Летчик Севастьянов выпрыгнул со своего самолета с парашютом и благополучно приземлился невредимым.

За проявленный героизм, мужество и отвагу, граничащие с самопожертвованием, достоин присвоения звания ГЕРОЯ СОВЕТСКОГО СОЮЗА».

В 1949 году в Ленинграде у Московского парка Победы появилась первая улица, названная честь Героев Великой Отечественной войны — улица Севастьянова.

В 1971 году ветеранами полка, однополчанами Севастьянова, при помощи рабочих торфопредприятия Ириновское, было найдено место падения его самолета. Из торфа извлечены обломки самолета и останки пилота. Найден орден Ленина, удостоверение личности офицера, талоны на питание и смертный медальон. В найденных документах был вложен листок со стихами, посвященными его подвигу:

Тебе, герою чкаловской плеяды,
Герою-летчику и слава и любовь
Тебе, что сбил над Ленинградом
Вампиров, гитлеровских псов!

В глухую ночь летели эти гады
Под наше небо, злобою горя,
Чтоб сбросить смерть над центром Ленинграда
Чтоб торжество нарушить Октября.

Но позабыли подлые бандиты,
Что соколы советские не спят,

Что дымкой ночи северной сокрыты
Покой родного города хранят!

Они, конечно, грубо просчитались —
Ты их настиг, и, мужество храня,
На них обрушил гневно ливень стали,
Смертельный шквал разящего огня.

Когда ж иссякли все боекомплекты,
Когда к концу приблизился бензин
Врага таранил ты не для эффекта —
Ты поступил, как подобало с ним!



Рискуя жизнью, сокол-истребитель,
Ты спас десятки женщин и детей.
Страны родной, отчизны грозной мститель
Ты стал героем Родины своей.

Страна твои заслуги не забудет,
Она тебя оценит и поймет,
И подвиг твой, что был безумно труден
В историю борьбы за Родину войдет.

21 июня 1971 года останки Героя Советского Союза старшего лейтенанта Алексея Тихоновича Севастьянова были похоронены в Ленинграде на Чесменском мемориальном кладбище.

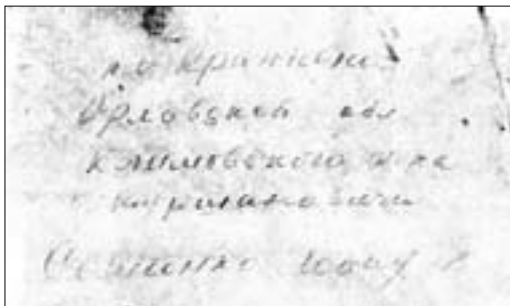
Памятник на месте гибели А.Т.Севастьянова.

Захоронение останков А.Т.Севастьянова. 21 июня 1971 года.



Семченко Александр Леонович

Место падения самолета Як-1 в районе болота «Соколий Мох» 8 км западнее деревни Гороховец Киришского района Ленинградской области обнаружено в марте 2001 года поисковым отрядом «Аверс» (г. Кириши, руководитель Владимир Чернышев) совместно с поисковым отрядом «Небо Ленинграда» (г. Кириши, руководитель Евгений Халамов). В июне 2001 года проведены работы по подъему самолета. При обследовании самолета была найдена планшетка с письмами и личными вещами командира звена, младшего лейтенанта Семченко Александра Леоновича, 1912 г.р. Останков погибшего не обнаружено. Обнаружены две бирки с номером: Завод № 301 № 02-09. На топливном насосе найден номер: 115-463, на самом блоке цилиндров установлен номер двигателя: М-105ПА № 125-184.



В январе 2005 года проведено дополнительное обследование места падения. Из воронки извлечен радиатор, кок с лопастями, летная фуражка. Скорее всего, погибшего летчика при падении выбросило из кабины самолета. Работы на месте падения будут продолжены.

Документы Центрального архива Министерства обороны РФ:

В картотеке учета безвозвратных потерь офицерского состава значится: «...младший лейтенант Семченко Александр Леонович. 1912 г.р., уроженец Климовского района Орловской области. Командир авиазвена 11 ИАП, 8 декабря 1941 года не вернулся с боевого задания...».

В послужной карте на Семченко А.Л., записано:

- приказом 6 авиакорпуса № 0017 от 28 августа 1941 года назначен пилотом 121 ИАП;
- 6 сентября 1941 года (так в тексте) не вернулся с боевого задания, донесение Ленфронта вх.0010553 от 31 декабря 1941 года;
- приказом ПВО ТС № 020 от 10 февраля 1942 года присвоено звание «старший лейтенант» по должности командира звена 11 ИАП;

Командир звена 121-го истребительного авиаполка ПВО ВВС Ленинградского фронта младший лейтенант СЕМЧЕНКО Александр Леонович (Леонтьевич), 1912 г.р., уроженец: РСФСР, Орловская область, Климовский район, село Курмановичи. Жена Семченко Анастасия Васильевна проживала: Мордовская АССР, Б. Игнатьевский район, село Спасское (адрес на 1945 год: Горьковская область, город Дзержинск, поселок Калинина, 1-я Линия, базар № 13). Кадровый.

На самолете Як-1 не вернулся с боевого задания 8 декабря 1941 года.

– пропал без вести 8 декабря 1941 года, приказ ГУК ВС № 061 от 14 января 1947 года.

Справка ЦАМО от 20 ноября 2002 года: «Документов по учету личного состава 121 ИАП ПВО за 1941 год на хранении нет.

Сведений о существовании 11 ИАП в 1941 году, который воевал бы на Ленинградском или Волховском фронтах, в архиве нет.

В 1943–1946 годах существовал 11 ИАП ПВО, который был переформирован в феврале 1943 года из 1-го ИАП ПВ НКВД. Документов этого полка за 1941 год на хранении нет.

В приказе частям 6 ИАК № 0017 от 28 августа 1941 года (г. Москва) значится: «...121 ИАП в составе 20 экипажей согласно объявленному списку с 26 августа 1941 года полагать выбывшим к месту нового базирования в распоряжение Командующего ВВС Ленинградского фронта:

...№ 21 пилот, младший лейтенант Семченко Александр Леонович...».

Основание: ЦАМО, ф. 20590, оп. 2, д. 3, л. 350.

Поисковиками разыскана родная сестра погибшего, от которой узнали, что правильное отчество летчика — Леонович.

Адрес на письме, найденном в планшетке.

На месте падения самолета А.Л.Семченко.



Серяков Борис Алексеевич

Летчик 154-го истребительного авиаполка 39-й истребительной авиадивизии ВВС Ленинградского фронта младший лейтенант **СЕРЯКОВ Борис Алексеевич**, 1920 г.р., уроженец: г. Москва. Отец Серяков Алексей Николаевич, проживал: РСФСР, город Москва, ул. Большая Почтовая, д. 910, кв. 14. Кадровый. В РККА с 1939 года. Зачислен 7.12.1939 в Борисоглебскую авиашколу им. В.П. Чкалова.

На самолете И-16 (заводской номер 2921442) сбит в воздушном бою в районе Замостье Лужского района Ленинградской области 14 июля 1941 года. Выпрыгнул с парашютом. Вернулся в полк 15 июля 1941 года.

Место падения самолета И-16, в районе урочища Городец Лужского района Ленинградской области обнаружено в июне 2004 года поисковым отрядом «Лужский Рубеж-2» (г. Луга, руководитель Николай Юзефович Бухтияров). При первичном обследовании места падения останков летчика не обнаружено. Найден перочинный ножик. На одном из обломков самолета обнаружен заводской номер: 2921442.

По данным Центрального архива Министерства обороны РФ, на данном самолете 14 июля 1941 года сбит в воздушном бою летчик 154-го ИАП лейтенант Серяков.

При окончании работы совместно с поисковым отрядом «Журавушка» (г. Сургут), останки летчика не обнаружены.

Документы Центрального архива Министерства обороны РФ:

«Оперативная сводка № 44 Штаба ВВС СФ Ленинград к 17:00 14 июля 1941 года:

...39 ИАД — прикрывала жд узлы Луга — Батецкая, спец.эшелоны в направлениях Красногвардейск — Кингисепп, Ленинград — Луга, выгрузку войск в пунктах: Луга, Толмачево и сопровождала бомбардировщиков 2 и 41 АД, до 12:00 произведено 57 самолето-вылетов.

В воздушном бою в районе Замостье сбит И-16, летчик лейтенант Серяков...».

«Оперативная сводка № 47 Штаба ВВС СФ Ленинград к 5:00 16 июля 1941 года:

...39 ИАД ... Сбитый в воздушном бою 14 июля летчик лейтенант Серяков выпрыгнул с горящего самолета на парашюте, возвратился в часть 15 июля. Самолет сгорел...».

По проведенным дополнительным архивным исследованиям установлено, что согласно штатно-контрольного списка 154 ИАП по штату значится — пилот, младший лейтенант Серяков Борис Алексеевич.

По картотеке безвозвратных потерь ВВС Красной Армии установлено, что младший лейтенант Серяков Борис Алексеевич, летчик 123 ИАП на самолете И-16 тип 18 № к 50, мотор № 1391 не вернулся с боевого задания 3 декабря 1941 года.

Приказом войскам Ленинградского фронта № 01007/н19/20 декабря 1941 года пилот 154 истребительного авиаполка 39 истребительной авиадивизии младший лейтенант Серяков Борис Алексеевич награжден орденом Красного Знамени (в приказе карандашом отмечено: 3.12.41 не вернулся с боевого задания вх.дон. 188с).

Выписка из Наградного листа (Общедоступный электронный банк документов «Подвиг Народа в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.», ЦАМО РФ, фонд 33, опись 682524, дело 75): «... 15.7.41 г. выполняя боевое задание младший лейтенант подвергся нападению шести истребителей противника типа Хенкель-113. Вступив в неравный бой самолет Серякова зажгли в воздухе. Благодаря выдержке и спокойствию тов. Серяков выпрыгнул с парашютом и благополучно возвратился в свою часть, где продолжает беспощадно громить врагов нашей Родины. Выполняя задания по разведке расположения войск противника тов. Серяков доставил ряд ценных сведений, в результате чего противник имел большие потери от наших наземных войск...».

Имя Бориса Серякова упоминает в своих мемуарах Дважды Герой Советского Союза Новиков Александр Александрович, командующий ВВС Северного (с августа 1941 Ленинградского) фронта (Новиков А.А. В небе Ленинграда (Записки командующего авиацией). — М.: Наука, 1970): «...Три месяца — срок невеликий даже на войне. Но в этот период среди воздушных защитников города Ленина выросла и сформировалась целая когорта блестящих бойцов, мастеров своего дела, которых можно смело назвать героями среди героев».

**Фрагмент
Наградного листа
(ЦАМО РФ, фонд 33,
опись 682524, дело 75).**



Сикорский Павел Венедиктович

Место падения самолета МиГ-3 в районе болота Терехино западнее урочища Славянка Кировского района Ленинградской области обнаружено осенью 2004 года поисковым отрядом «Примирение» (г. Санкт-Петербург). Скорее всего самолет совершил вынужденную посадку и в послевоенное время подвергся разграблению на цветной металл. При первом обследовании самолета обнаружена бирка с масляного бака: «Бак № 2518, емкость 103 литра, для самолета 61, завод изготовитель № 1, Дата изготовления 7.1941».

В сентябре 2005 года проведено дополнительное обследование места вынужденной посадки самолета. На одном из поршней обнаружен номер мотора АМ-35 № 291998.

По документам Центрального архива Министерства обороны РФ значится: самолет МиГ-3 № 4216 с мотором АМ-35 № 291998 из состава 185 ИАП 3 РАГ 8 сентября 1941 года, при разведке в районе Синявино – Вороново сбит, совершил вынужденную посадку, летчик самолета заместитель командира АЭ, лейтенант Сикорский Павел Венедиктович, тяжело ранен в р-не Синявицы (так в документе) скончался от ран в госпитале города Волхов, похоронен в г. Волхов Ленинградской области.

Архивная справка: старший лейтенант Сикорский Павел Венедиктович, 15.02.1910 г.р., уроженец г. Рига Латвийской ССР, место призыва не указано, заместитель командира АЭ 185 ИАП, умер от ран 11 сентября 1941 года, похоронен в г. Волхов Ленинградской области. Жена Сикорская Иринда Герасимовна, проживала в Саратовской области, г. Балаково. Основание: картотеки учета офицерского состава и учета безвозвратных потерь офицерского состава. В именном списке безвозвратных потерь личного состава 185 ИАП с 8 по 15 сентября 1941 года, значится: Сикорский Павел Венедиктович, лейтенант, заместитель командира АЭ, 1910 г.р., 8 сентября 1941 года при выполнении боевого задания в районе Синявино был тяжело ранен и умер от ран 11 сентября 1941 года в г. Волхов. Похоронен: г. Волхов Ленинградской области (номер госпиталя не указан).

В Объединенной базе данных Мемориал: ЦАМО ф.58 оп.818883 д.671.

Донесение Главного военно-санитарного управления — список умерших от ран в ППП № 2229, запись: «...Сикорский Павел Вен., 1910 г.р., летчик 857 эскадр. Общая контузия, слепое осколочное ранение головы с повреждением черепа, умер 12 сентября 1941 года. Адрес семьи: Саратовская область, г. Балаково, ул. Крестьянская, д. 3...».

Заместитель командира АЭ 185-го истребительного авиаполка 3-й Резервной авиагруппы ВВС

Ленинградского фронта лейтенант (приказ о присвоении звания старшего лейтенанта пришел в полк после гибели летчика) СИКОРСКИЙ Павел Венедиктович, 1910 г.р., уроженец: Латвия, город Рига. Жена Иринда Герасимовна, проживала: РСФСР, Саратовская область, город Балаково.

На самолете МиГ-3 (заводской номер 4216) с мотором АМ-35 № с291998 не вернулся с боевого задания 8 сентября 1941 года. Сбит при проведении разведки войск противника в районе Синявино – Вороново Мгинского (в настоящее время Кировского) района Ленинградской области. В воздухе получил тяжелое ранение в голову, смог посадить самолет на вынужденную посадку на своей территории, пехотными частями доставлен в госпиталь № 2229 города Волхова, где 12 сентября 1941 года скончался от ран. Похоронен в городе Волхове Волховского района Ленинградской области.



Номер мотора на поршне: 291998.



Обломки самолета П.В.Сикорского.

Солдатов Алексей Васильевич

Командир звена 5-го истребительного авиаполка 61-й истребительной авиабригады ВВС Краснознаменного Балтийского Флота (КБФ) старший лейтенант СОЛДАТОВ Алексей Васильевич, 1915 г.р., уроженец: РСФСР, Орловская область, Карачевский район, село Вознесенское. Семья проживала: РСФСР, город Москва. Кадровый, в Красной Армии с 1934 года.

На самолете МиГ-3 (заводской номер 2919) с мотором АМ-35 № 9 ЕА 04347 не вернулся с боевого задания 14 июля 1941 года из района Поречье Кингисеппского района Ленинградской области. Летчик покинул подбитый самолет на парашюте и приземлился на территории противника. Вернулся в полк 18 июля 1941 года.

Место падения самолета МиГ-3 в районе 88 квартала Черновского лесничества (в районе между урочищами Ариновщина и Березовское) Сланцевского района Ленинградской области обнаружено местным лесником Николаем Леонидовичем Русаковым в 2000 году.

17 декабря 2004 года место падения обследовано поисковиками отряда «Поиск» (г. Сланцы), обнаружены номера: В 22 И 01555.

19 декабря 2004 года место падения было обследовано поисковиками отряда «Форпост» (г. Кингисепп, руководитель Виктор Викторович Костюкович) и «Высота» (г. Санкт-Петербург, руководитель Виктор Николаевич Дудин). При обследовании было установлено, что место падения разграблено на металлолом, на поверхности находится одна стойка шасси, часть резиновой покрышки от колеса «Ярославский шинный завод», часть расколотой бронеспинки самолета, сильно разбитый распределительный вал от мотора, на котором найден в трех

Подъем мотора самолета А.В.Солдатова.



Солдатов А.В.

места дублированный номер: 906. Так же на одном из дюралевых обломков найден номер (возможно капот мотора): 1-97.

В апреле 2005 года поисковыми отрядами «Поиск» (г. Сланцы) и «Форпост» (г. Кингисепп) проведено дополнительное обследование места падения самолета. На дне воронки обнаружен разбитый двигатель самолета, на обломках от двигателя присутствуют номера: 906 в. Обнаружены гильзы от авиавооружения самолета ШКАС и УБТК 1940 года выпуска.

В мае 2005 года проведены работы по подъему обломков мотора, в результате которых установлен номер: АМ-35 № 9 ЕА 04347.

По документам Центрального военноморского архива, установлено: «...Самолет МиГ-3 № 2919 с мотором АМ-35 3 9 ЕА 04347 принадлежал 5 ИАП ВВС КБФ. Не вернулся с боевого задания 14 июля 1941 года, летчик старший лейтенант Солдатов. Сам летчик покинул подбитый самолет на парашюте и приземлился на территории противника, вернулся в полк. Убыл из состава полка 23 сентября 1941 года из-за болезни и отправлен в город Саранск...».

Из документов ЦВМА: Солдатов Алексей Васильевич, 1915 г.р., с 14 ноября 1941 года в 64 АП, командир звена, заместитель командира АЭ, капитан (10.11.41 г.), с 12 ноября 1942

года в ВМАУ. Уволен из кадров 12 мая 1950 года.

ЦВМА, фонд 4144, опись 14с, дело 3:

Инженеру 61 АБр ВВС КБФ Доклад о проведенной боевой работе тех.службы 5 ИАП.

В течение с 22 июня 1941 года по 18 октября 1941 года передвижение матчасти было следующее: ...МиГ-3 № 2919 мотор Ам-35 № 4347 сбит 14 июля 1941 года. Солдатов, не вернулся с боевого задания.

«...15 июля 1941 года ...летчики 5 ИАП лейтенанты Солдатов и Барышников в районе Поречье вели бой с девятью Ме-109. Солдатов не возвратился на свой аэродром, на самолете Барышникова 18 пробоин. Летчик ранен в руку...

18 июля 1941 года ...В свою часть возвратились Солдатов и Митин (таранил немецкий самолет 16.07.41 г., выбросился с парашютом над территорией противника)...».

Кроме того, при изучении документов Центрального военно-морского архива установлены дополнительные эпизоды боевой работы Алексея Васильевича Солдатова:

«...самолет МиГ-3 № 2142 мотор АМ-35 № 0245 сбит 30 июля 1941 года. Летчик Солдатов, не вернулся с боевого задания...».

«...30 июля 1941 года...Три МиГ-3 (Азевич, Солдатов и Кучер) из 5 ИАП в районе Волосово вступили в бой с тремя Ю-88 и четырьмя Ме-109. Азевич сбил Ме-109, после атаки другой самолет противника пытался зайти ему в хвост, но был атакован Кучером. Подходившие к месту боя три И-16 (ведущий Галахов) на высоте 2200 м наблюдали Ме-109, пикирующий с большой высоты на МиГ-3 Солдатова, который после атаки загорелся и упал в 5 км южнее Волосово. Летчик выпрыгнул на парашюте и приземлился в районе д.Рабикицы. Преследование остальных самолетов противника не производили из-за отсутствия горючего... 31 июля 1941 года. Летчики Солдатов и Малышев прибыли в свою часть. Малышев имеет легкие ожоги рук (сбит 30 июля 1941 года в районе Молосковицы, выпрыгнул на парашюте)...».

«...самолет ЛаГГ-3 № 3121827 мотор М-105 № па 135-230 сбит 8 сентября 1941 года. Летчик Солдатов, не вернулся с боевого задания... Жив, вернулся в полк...».

«...8 сентября 1941 года. 13.56 – 14.35. Семь ЛаГГ-3 (Уманский, Багрянцев, Костылев, Семенов, Тенюгин, Ширококов и Солдатов) из 5 ИАП вылетели на штурмовку танковой колонны в районе Витино. Несмотря на истребительное прикрытие вражеской колонны и ураганный огонь ЗА, несколько летчиков все же прорвались через этот заслон и сделали один

заход. Огнем ЗА был подбит самолет Солдатова и он развернулся и ушел к линии фронта...».

«4 июля 1942 года при перелете по маршруту Сарожа (аэродром Сарожа находился под городом Тихвином Ленинградской области) – город Москва с заданием перевести личный состав перегонщиков группы капитана Солдатова пропал без вести самолет ПР-5 из состава 65-го авиаполка специального назначения ВВС ВМФ. На борту самолета находилось 5 человек: командир звена капитан Гаврилов Владимир Васильевич; летчик старший лейтенант Киров Федор Степанович; летчик капитан Мартыщенко Михаил Гаврилович; заместитель командира АЭ капитан Солдатов Алексей Васильевич; летчик лейтенант Титов Иван Митрофанович».



Эта история до сих пор остается до конца неисследованной. Материалы по разбору этого происшествия до сих пор засекречены и поэтому многие обстоятельства не понятны. Но из открытых источников известно, следующее:

– капитан Владимир Гаврилов попал в плен, где находился до 20 июля 1944 года, после возвращения проходил спецпроверку в лагере НКВД в период с 15 августа 1944 года по 22 октября 1944 года, после чего вернулся в ряды ВВС ВМФ. Что интересно, в архивных документах говорится, что капитан Гаврилов попал в плен 3 июля 1942 года у города Тихвина, что вызывает откровенное недоумение, так как указана дата, которая на один день раньше даты пропажи без вести самого самолета с летчиками (Гаврилов Владимир Васильевич, 1912 г.р., уроженец: РСФСР, Рязанская область Рязский район село Еголдаево. Кадровый).

– старший лейтенант Федор Киров, остался жив, вернулся в полк, сведений о нахождении в плену не обнаружено. Погиб позже, но судьба до конца неизвестна. По сведениям архива известно, что последнее письмо было от 15 марта 1942 года с адресом: г. Киев, аэродром (что удивительно, так как город Киев находился под немецкой оккупацией до 1943 года). В Книге Памяти Московской области значится, как пропавший без вести в мае 1942 года (Киров Федор Степанович, 1912 г.р., уроженец: РСФСР, Московская область, Орехово-Зуевский район, дер.Ликино. Кадровый, в Красной Армии

года начальник службы воздушного боя ВВС Краснознаменного Балтийского Флота (КБФ). В воздушном бою по ошибке сбил самолет Ла-5 летчика Творогова. Арестован и осужден в 1943 году. Уволен из рядов ВВС ВМФ 4 ноября 1946 года (Мартыщенко Михаил Гаврилович, 1912 г.р., уроженец: Краснодарский край, Вознесенский район, станица Упорная. Кадровый, в Красной Армии с 10 мая 1931 года).

– капитан Алексей Солдатов, остался жив, вернулся в полк, сведений о нахождении в плену не обнаружено (Солдатов Алексей Васильевич, 1915 г.р., уроженец: РСФСР, Орловская область Карачевский район, село Вознесенское. Кадровый, в Красной Армии с 1934 года.

– лейтенант Иван Титов, единственный из всех находившихся на борту самолета, который до сих пор считается пропавшим без вести — не вернулся с боевого задания (Титов Иван Митрофанович, 1914 г.р., уроженец: РСФСР, Смоленская область, Ельницкий район, деревня Пошбелка).

Данная история интересна еще и тем, что в послевоенных воспоминаниях некоторых ветеранов ВВС КБФ упоминается, что Мартыщенко и Солдатов попали в плен, где были завербованы немецкой разведкой и заброшены в тыл Красной Армии, где восстановившись на прежние должности, вели подрывную деятельность, за что и были арестованы органами НКВД.

Чтобы объективно разобраться, восстановить полные обстоятельства этой истории и уточнить судьбы вышеперечисленных авиаторов необходимо провести дополнительное исследование архивных документов.



На поршне номер
мотора самолета
А.В.Солдатова:
9 EA 04347.

с 20 августа 1935 года. В послевоенном донесении Орехово-Зуевского РВК указано: 1911 г.р., уроженец: дер. Дивино, мать Агрепина Михайловна, проживала: пос. Ликино, казарма 7, кв. 81).

– капитан Михаил Мартыщенко, остался жив, вернулся в полк, сведений о нахождении в плену не обнаружено. С 3 апреля 1943

Соловьев Александр Сергеевич Комаров Василий Кириллович Силкин Илларион Васильевич

Обломки самолета и останки экипажа найдены в 1966 году «красными следопытами» средней школы поселка Старополье Сланцевского района Ленинградской области.

По рассказам местных жителей, в середине февраля 1944 года в воздушном бою над деревней Крупа был сбит советский бомбардировщик. Экипаж выпрыгнул на парашютах, но был расстрелян немцами в воздухе. Трупы похоронены возле самолета. На могиле установлена табличка с именами, установленными по документам, найденным на телах погибших.

К 1966 году деревни Крупа уже не существовало. Ребятами-пионерами было найдено место гибели самолета и могила членов экипажа. С помощью Сланцевского РВК удалось установить, что самолет Пе-2 из состава 140-го бомбардировочного авиаполка сбит 15 февраля 1944 года. При этом летчик Соловьев и штурман Комаров значились по картотеке потерь ЦАМО РФ похороненными в могиле в деревне Крупа, а воздушный стрелок Силкин — пропавшим без вести.

Останки экипажа самолета Пе-2 были перезахоронены на центральной усадьбе совхоза «Старопольский» в деревне Старополье Сланцевского района Ленинградской области 9 мая 1967 года.

Нераскрытая страница войны

(<http://karino.spb.ru/History-1.php?id=21>)

Я хотел бы рассказать о том, какие события происходили в первые месяцы войны в 1941-м году. Мне не дает покоя трагический случай, произошедший тем летом в деревне Крупа Старопольской волости Сланцевского района.

Мне было 9 лет, и я оказался свидетелем гибели и захоронения пяти красноармейцев. Они, во главе с комиссаром, шли из деревни Дубоем в поисках выхода из окружения и наткнулись на выставленный немцами заслон. После короткой перестрелки пятеро красноармейцев были убиты. Остальная часть отступила в деревню, где расположился оказавшийся в окружении отряд численностью до 200 человек. В деревне было всего 30 домов, и располагалась она среди болот. На следующий день местные жители под наблюдением немцев наших похоронили. В общую могилу уложили

**Заместитель командира эскадрильи
140-го бомбардировочного авиаполка
276-й бомбардировочной авиадивизии 13-й Воздушной
армии Ленинградского фронта старший лейтенант
СОЛОВЬЕВ Александр Сергеевич, 1918 г.р.,
уроженец: РСФСР, город Ленинград. Кадровый.**

**Штурман звена 140-го бомбардировочного авиаполка
276-й бомбардировочной авиадивизии 13-й Воздушной
армии Ленинградского фронта младший лейтенант
КОМАРОВ Василий Кириллович, 1917 г.р.,
уроженец: РСФСР, Тульская область, Крапивинский
район, деревня Лапино. Кадровый.**

**Воздушный стрелок 140-го бомбардировочного авиаполка
276-й бомбардировочной авиадивизии 13-й Воздушной
армии Ленинградского фронта старший сержант
СИЛКИН Илларион Васильевич, 1912 г.р., уроженец:
РСФСР, Смоленская область, Хиславичский район,
деревня Мазычи. Кадровый.**

**Экипаж самолета Пе-2 погиб в воздушном бою 15 февраля
1944 года.**

трупы, лица накрыли белым материалом, принесенным женщинами. Немцы бросили в могилу амуницию погибших, затем забросали могилу ветками и засыпали землей. С разрешения немцев изготовили крест, и фашист написал по-немецки о том, что похоронено пять русских солдат. После этого немцы вошли в д. Дубоем, где убили местного жителя — им оказался мой дядя Степан Александрович Хомяков — и сожгли дом — для устрашения. При приближении врага отряд красноармейцев ушел в болота, в лес. О его дальнейшей судьбе ничего неизвестно. Может быть, кто-то из участников тех трагических событий откликнется на мое письмо?

В феврале 1944-го года в боях под Нарвой был сбит и упал в болото самолет-штурмовик. Тела троих погибших летчиков местные жители на санках вывезли и похоронили рядом с красноармейцами, о которых я рассказал в начале письма. Впоследствии поисковый отряд местной школы разыскал родственников летчиков, и было решено перезахоронить их в деревне Старополье и установить памятники. Из рассказа бывшего поисковика я выяснил, что после могилы летчиков они начали иссле-

Персональные сведения к захоронению

№ п/п	Имя отчество	Ранение, вид участка	Год рождения или смерти	Дата гибели	Место захоронения по сведениям на медальоне	Страна захоронения
1.	Ан. Петрович	СВЯТЫЙ К.С.		13 февраля 1942г.	Село Старополье, д. Старополье, д. Старополье, д. Старополье	Домашнее захоронение
2.	Ск. Петрович	СВЯТЫЙ К.С.		13 февраля 1942г.	Село Старополье, д. Старополье, д. Старополье, д. Старополье	Домашнее захоронение
3.	Ск. Петрович	СВЯТЫЙ К.С.		13 февраля 1942г.	Село Старополье, д. Старополье, д. Старополье, д. Старополье	Домашнее захоронение
4.	ИТТЛС Евг. Павлович					д. Старополье, д. Старополье, д. Старополье, д. Старополье

довать захоронение красноармейцев. Но кто-то сказал, что там похоронены немцы, и поиски были прекращены.

Между тем, немцы хоронили солдат не в общих могилах, а индивидуально. И ставили стандартный березовый крест. Я долго не был на родине, а когда приехал — выяснил, что поисковая группа под руководством учительницы местной школы уже несколько лет пытается найти захоронение, но тщетно. На месте бывшей деревни Крупа — сплошные заросли. К сожалению, поисковики оснащены слабо: ни техники, ни опытных учителей. Добраться до бывшей деревни трудно — разбитая дорога, пешком добираться около четырех километров тяжело. За день вряд ли можно найти могилу, но пока живы местные жители, пусть и весьма пожилые, и жив бывший школьник-поисковик, найти красноармейцев можно и нужно. Определить границы деревни по сохранившемуся фундаменту не так трудно. Очень хотелось бы, чтобы наши защитники были найдены и перезахоронены с воинскими почестями.

Считаю, что в этом должны принять участие все — и работники военкомата, и администрация. Тем более, что об этой могиле в районе очень многие уже слышаны.

*Алексей Петрович Федоров, житель д. Замошье.
Газета Вести - Ленинградская область
Название: Вчера и сегодня живут рядом
Тема: Дорогие мой старики.*



Фрагменты Учетной карточки воинского захоронения в д. Старополье.

Солотенков Петр Иванович



Солотенков П.И.

Место падения самолета Як-76, в районе деревни Пудость Гатчинского района Ленинградской области, в реке обнаружено в 1980 году гатчинским местным краеведом Михаилом Алексеевичем Марковым. По рассказу местных жителей, очевидцев воздушного боя, стало известно, что самолет был подбит в воздушном бою над деревней Пудость. Летчик выпрыгнул с парашютом, спрятался в доме-мельнице у жителя деревни Пудость, но его выдали. Отстреливался до последнего патрона, уничтожил несколько немцев. Последним патроном застрелился. Был сброшен немцами в придорожную канаву и засыпан.

В 1980 году жителем города Гатчина Марковым М.А. и школьниками местной школы найдены останки пилота: командира звена, гвардии младшего лейтенанта Солотенкова Петра Ивановича, 1922 г.р. Имя погибшего было установлено по подписанному поясному ремню.

Останки гвардии младшего лейтенанта Петра Солотенкова были торжественно захоронены 26 мая 1984 года в деревне Пудость Гатчинского района Ленинградской области, на мемориале «Гвоздика».

При поиске дополнительных сведений о летчике Солотенкове была найдена следующая информация:

Командир звена 29-го гвардейского истребительного авиаполка 275-й истребительной авиадивизии 13-й Воздушной армии Ленинградского фронта гвардии младший лейтенант СОЛОТЕНКОВ Петр Иванович, 1922 г.р., уроженец: РСФСР, Ленинградская (в настоящее время Псковская) область, Дедовичский район, деревня Кривец. Сестра Екатерина Ивановна, проживала: РСФСР, город Ленинград, ул. Пестеля, д. 8, кв. 47. Мобилизован Дедовичским РВК.

Не вернулся с боевого задания 8 января 1944 года на самолете Як-76 из района города Красногвардейск (в настоящее время город Гатчина) Ленинградской области.

Захоронение останков
П.И.Солотенкова.
26 мая 1984 года.





Памятник на могиле
П.И.Солотенкова на
мемориале «Гвоздика»
в д. Пудость.

Приказом 275 истребительной авиационной дивизии № 0233/н от 14 августа 1943 г. гвардии младший лейтенант Солотенков награжден орденом Красной Звезды.

Выписка из Наградного листа (Общедоступный электронный банк документов «Подвиг Народа в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.», ЦАМО РФ, фонд 33, опись 686044, дело 1713): «Солотенков Петр Иванович, гвардии младший лейтенант, старший летчик 29 гвардейского Волховского истребительного авиационного полка Представляется к ордену «КРАСНАЯ ЗВЕЗДА». Год рождения 1922. В Красной Армии с 1941 г. Канд. ВКПб с 1942 г. В Отечественной войне участвует с марта 1943 г. Каким РВК призван — добровольно из Рыбинского аэроклуба в январе 1941 г.

В борьбе с немецко-фашистскими захватчиками участвует с марта 1943 г. по настоящее время. За этот период произвел 23 боевых самолетовылета, участвовал в 5-ти воздушных боях, в результате которых лично сбил 1 самолет противника ФВ-190. В воздушных боях показал себя смелым, энергичным летчиком способным выполнять любое задание.

29.7.1943 гвардии младший лейтенант СОЛОТЕНКОВ вместе с другими летчиками вылетев на сопровождение бомбардировщиков Пе-2 для бомбометания укрепленного района противника, при подходе к цели встретил группу истребителей противника, которые пытались атаковать самолеты Пе-2. Гвардии младший лейтенант Солотенков смело вступил в бой, вместе с товарищами отбил атаку самолетов противника и лично сбил 1 ФВ-190. В бою его самолет был подбит, а сам Солотенков получил тяжелое ранение в правую руку и ногу. Но несмотря на ранение продолжал вести бой, после чего привел самолет на ближний аэродром левой рукой и произвел благополучно посадку, проявив при этом большую силу воли — спас себя и самолет...».

Солянов Иван Сергеевич Кириллин Николай Иванович

Место падения самолета Ил-2, на дне озера Победное (финское название: Каннельярви) Выборгского района Ленинградской области обнаружено в 2001 году поисковым отрядом «Северо-Запад» (г. Санкт-Петербург, руководитель Илья Владиславович Дюринский). При проведении поисковой экспедиции аквалангистами найдены останки пилота. Стрелок-радист успел покинуть самолет. По предположению поисковиков, самолет был сбит в воздушном бою летом 1944 года. Установлен номер самолета: 304629 — нанесен краской на патронном ящике. На клапанных крышках правого и левого блоков мотора выбиты номера: 248, также установлен сборочный номер самолета: 5884. На центроплане нанесены номера: красной краской 80-46, черной краской КЖ-338.

По проведенным архивным исследованиям документов Центрального архива Министерства обороны РФ установлено: 17 июня 1944 года не вернулся с боевого задания из района от Лийкола – Бабошино (сейчас пос. Каменка Выборгского района Ленинградской области) самолет Ил-2 № 304629 с мотором АМ-38ф № 4509248, в составе экипажа: летчик, младший лейтенант Солянов Иван Сергеевич, воздушный стрелок, гвардии рядовой Кириллин Николай Иванович.

В документах полка указано, что погибли оба члена экипажа. Так как кабина воздушного стрелка была обнаружена без колпака, можно предположить, что после падения самолета в озеро или же во время падения, стрелок был выброшен из кабины самолета и утонул отдельно от самолета или, после погружения самолета на дно, спустя несколько дней всплыл на поверхность.

8 сентября 2007 года останки торжественно захоронены на воинском мемориале на 4 км Ленинградского шоссе (трасса Выборг – Санкт-Петербург). На памятнике увековечены имена обоих авиаторов.



Летчик 943-го штурмового авиаполка 277-й штурмовой дивизии 13-й Воздушной армии Ленинградского фронта младший лейтенант СОЛЯНОВ Иван Сергеевич, 1919 г.р., уроженец: РСФСР, город Куйбышев, ул. Ворошилова, д. 141, кв. 3, отец Лункин Григорий Федорович. Мобилизован: Фрунзенским РВК города Куйбышева в 1940 году.

Воздушный стрелок 943-го штурмового авиаполка 277-й штурмовой дивизии 13-й Воздушной армии Ленинградского фронта гвардии рядовой КИРИЛЛИН (Кириллин) Николай Иванович, 1923 г.р., уроженец: РСФСР, Ростовская область, Николаевский район, село Николаевка. Мать Анфиса Андреевна, проживала: РСФСР, Ростовская область, Николаевский район, хутор Ново... Мобилизован Шахтинским ГВК Ростовской обл.

Экипаж самолета Ил-2 (заводской номер 304629) с мотором АМ-38ф № 4509248 сбит в воздушном бою истребителями противника 17 июня 1944 года в районе Кауккола – Талиола - Бабошино Выборгского района Ленинградской области.



Мотор самолета Солянова-Кириллина поднят со дна озера на плот.

Кабина самолета.

Старина Л. С. Судаков Н. М.

Летчик 872-го штурмового авиаполка 281-й штурмовой авиадивизии 13-й Воздушной армии Ленинградского фронта старшина СТАРИНА Л.С.

Воздушный стрелок 872-го штурмового авиаполка 281-й штурмовой авиадивизии 13-й Воздушной армии Ленинградского фронта рядовой СУДАКОВ Н.М.

Экипаж самолета Ил-2 (заводской номер 304873) не вернулся с боевого задания 3 июля 1944 года из района Юустила (в настоящее время Брусничное) Выборгского района Ленинградской области. Через несколько дней стало известно, что старшина Старина и воздушный стрелок Судаков ранены и находятся в госпитале в городе Ленинграде.

Место падения самолета Ил-2 в районе мемориала «Петровка» по дороге Выборг – Светогорск (Каменогорск), с левой стороны дороги обнаружено в мае 2005 года поисковой группой «Безымянная» (руководитель Герман Сакс). Вокруг воронки разбросаны обломки брони. Обнаружены гильзы от пушки НС-37 1943 года выпуска. В июле 2005 года поисковой группой «Рубин» произведена попытка найти место падения по схеме подготовленной Г. Саксом — безрезультатно. В районе падения была обнаружена половинка приборной доски.

По нашим сведениям самолеты Ил-2 вооруженные пушками НС-37 находились в 566 ШАП 277 ШАД 13 ВА.

Николай Михайлов, Илья Прокофьев и Ильдар Бикбаев исследуют найденные обломки самолета.



6 августа 2005 года предпринята очередная попытка найти место падения самолета без Г.Ю.Сакса. В районе указанном Германом обнаружены небольшие фрагменты брони и дюралья самолета. Обнаружено звено от пушки ШВАК или ВЯ. На бронелисте (защита воздухозаборников) на дюрале нацарапан номер: 4_/48 (нечитаемая цифра может быть: 5, 3, 8). Более точного места падения самолета не обнаружено.

8 ноября 2008 года сводной группой из поисковых отрядов «Рубин» (г. Санкт-Петербург) и Республики Башкортостан (руководитель Ильдар Бикбаев) обнаружено место падения самолета. На одном из листов брони обнаружен нанесенный красной краской заводской номер самолета: 73/48. На посадочном щитке на дюрале выбит еще один номер: 5149.

По сведениям ЦАМО установлено: самолет Ил-2 № 304873 из состава 872-го штурмового авиаполка 281 ШАД не вернулся с боевого задания 3 июля 1944 года. Состав экипажа: летчик старшина Старина Л.С., воздушный стрелок рядовой Судаков Н.М. — экипаж ранен.

В журнале боевой деятельности 281 ШАД за 3 июля 1944 года записано: «...Группа 6 Ил-2 872-го ШАП в районе Юустила атакована 2 ФВ-190, в воздушном бою подбит 1 Ил-2 летчик старшина Старина, воздушный стрелок Судаков. По наблюдению экипажей произвел вынужденную посадку 3 км южнее Выборга. Через несколько дней стало известно, что старшина Старина и воздушный стрелок Судаков находятся в госпитале в Ленинграде...».

Из оперативной сводки 281 ШАД за 3 июля 1944 года: «...872 ШАП. Свои потери: 1 Ил-2 старшина СТАРИНА с воздушным стрелком СУДАКОВЫМ подбит ИА противника, по наблюдению экипажей произвел вынужденную посадку 3 км южнее ВЫБОРГ. Состояние уточняется...».

Степанов Михаил Петрович Курьянов Александр Евстафьевич Грищенко Иван Игнатьевич



Курьянов А.Е.

Место падения самолета Пе-2 в районе деревни Калливере в болоте Кадер Кингисеппского района Ленинградской области обнаружено в 2003 поисковым отрядом «Форпост» (г. Кингисепп, руководитель Виктор Викторович Костюкович). Со слов местных жителей, самолет погиб весной 1944 года, подбитым шел со стороны Нарвы. Из рассказов старожилов было непонятно, доставали ли экипаж — одни говорят, что да, другие — нет. Но рядом с местом падения находили кобуру с пистолетом ТТ и унты. При обследовании места падения была найдена шильда с номером 31С1 – С 5 299, имеет ли отношение данный номер к номеру самолета точно сказать нельзя.

По проведенному дополнительному опросу местных жителей в ноябре 2005 года установлено: зимой 1943 – январь 1944 года со стороны Нарвы летел подбитый самолет и сбрасывал бомбы (одна упала в деревне, вторая в реку, третья на край болота). Самолет перелетел реку Россонь и скрылся за лесом, после этого раздался сильный взрыв. Экипаж погиб. В начале 60-х годов местные мужчины пытались поднять самолет. Ставили треногу, дергали крюками.

Летчик 34-го гвардейского бомбардировочного авиаполка 276-й бомбардировочной авиадивизии 13-й Воздушной армии Ленинградского фронта гвардии младший лейтенант **ГРИЩЕНКО Иван Игнатьевич, 1919 г.р.** уроженец: БССР, Гомельская область, Уваровичский район, деревня Радеевка. Мать — Грищенко Евдокия Федоровна. Кадровый, в Красной Армии с 1938 года.

Штурман звена 34-го гвардейского бомбардировочного авиаполка 276-й бомбардировочной авиадивизии 13-й Воздушной армии Ленинградского фронта гвардии лейтенант **СТЕПАНОВ Михаил Петрович, 1919 г.р.,** уроженец: РСФСР, Смоленская область, Знаменский район, село Реутово, отец Петр Яковлевич. Кадровый, в Красной Армии с 1939 года.

Воздушный стрелок-радист 34-го гвардейского бомбардировочного авиаполка 276-й бомбардировочной авиадивизии 13-й Воздушной армии Ленинградского фронта гвардии старшина **КУРЬЯНОВ Александр Евстафьевич, 1915 г.р.,** уроженец: РСФСР, город Архангельск, Октябрьский район. Жена Антонина Максимовна, проживала: РСФСР, Ивановская область, Небыловский район, село Слуда. Мобилизован Октябрьским РВК города Архангельска в 1936 году.

Экипаж самолета Пе-2 погиб при выполнении боевого задания 15 февраля 1944 года, самолет врезался в землю в районе дер. Серпуль у города Кингисепп Ленинградской области. Летчик Грищенко И.И. выпрыгнул с парашютом, вернулся в полк. Погиб позже: не вернулся с боевого задания 4 апреля 1944 года.

Из воронки достали унт с фрагментами ноги, пистолет ТТ, бумажник с документами, пулемет УБТ с боеприпасами. При попытке поднять двигатель, он сорвался и ушел обратно на дно. Металл сдали на лом. Со слов местных жителей, экипаж состоял из 3-х или 4-х человек. Экипаж был установлен и захоронен на кладбище деревни Калливере. На захоронение приезжала мать одного из погибших летчиков.

21 июля 2006 года на месте падения самолета были проведены работы по обследованию силами командиров поисковых отрядов Ленинградской области (во время проведения областного учебного полевого семинара руководителей поисковых отрядов). На месте падения

обнаружены останки одного из членов экипажа самолета (часть ноги и рука), две пряжки от парашюта, части шлемофона, реглана и унтов. На дюралевых обломках самолета обнаружены номера: 2070-49, л 1_ 2 (плохо читается одна цифра, которая может быть 3, 5, 8 — варианты: 13-2, 15-2, 18-2). Обнаружены гильзы и патроны от авиавооружения самолета БС 1941 и 1943 годов выпуска, патроны ШКАС 1941 года выпуска.



Работа на месте падения самолета.

В сентябре 2007 года на месте падения самолета была проведена совместная экспедиция поисковых отрядов «Форпост» (г. Кингисепп), Пушкинского военного института радиоэлектроники космических войск (г. Пушкин, руководитель Илья Викторович Переведенцев) и «Альтаир» (г. Тамбов, руководитель Елена Геннадьевна Валатина). С первых же дней стали попадаться сильно разбитые костные и органические останки членов экипажа самолета. На пятый день работы поисковиками с глубины двух метров было поднято удостоверение личности офицера (без обложки). На одной из страниц смогли прочесть: «...родился в мае 1919 года, уроженец: Смоленская область, Знаменский район, д. Р (или Г)....., холост, должность: штурман, награжден: медалью «За оборону Ленинграда» и орденом «Красн. З...» (для справки Знаменский район сейчас Угранский). На бронеспинке летчика обнаружен номер самолета: 6/230. На остатках киля самолета обнаружен бортовой номер самолета: 28.

По документам Центрального архива Министерства обороны РФ установлено: 15 февраля 1944 года погиб при выполнении боевого задания в районе д. Серпуль у города Кингисепп на самолете Пе-2 врезался в зем-

лю экипаж 34-го гв. БАП 276 БАД 13 ВА в составе:

– Степанов Михаил Петрович, гвардии лейтенант, штурман звена, 1919 г.р., уроженец: РСФСР, Смоленская область, Знаменский район, дер. Реутово, отец Петр Яковлевич. Кадровый в РККА с 1939 года;

– Курьянов Александр Евстафьевич, гвардии старшина, воздушный стрелок-радист, 1915 г.р., уроженец: РСФСР, город Архангельск, Октябрьский район, жена Антонина Максимовна проживала РСФСР, Ивановская область Чебыловский район, дер. Слуда. Мобилизован Октябрьским РВК г. Архангельска в 1936 году. Для сведения: по документам Кингисеппского РВК значится похороненным в г. Кингисепп, и затем перезахоронен на мемориале «Роща 500».

Летчик самолета гвардии младший лейтенант Грищенко, спасся на парашюте.

Выписка из журнала боевых действий 34-го гвардейского бомбардировочного авиаполка: «...15 февраля 1944 года. Полк произвел семь боевых вылетов. Из них два на разведку и пять на бомбардировку скопления автотранспорта и живой силы противника в районе деревни Канука. Вследствие низкой облачности и малой высоты бомбометания с бомбами замедленного действия экипажи результаты бомбометания не наблюдали. На обратном маршруте экипаж гвардии лейтенанта Грищенко был атакован истребителями противника и подожжен. Штурман и стрелок-радист погибли. Летчик невредим...».

Со слов ветерана 34 гв. БАП, бывшего штурмана самолета Анисимова Владимира Тимофеевича, который прибыл в полк в январе 1944 года, летчик Грищенко в полк не вернулся. Скорее всего, был ранен и отправлен в госпиталь. По данным ОБД Мемориал: Грищенко Иван Игнатъевич, гвардии младший лейтенант



летчик 34 гв. БАП 276 БАД 13 ВА, 1919 г.р., уроженец: БССР, Гомельская область, Уваровичский район, дер. Радеевка, в Красной Армии с 1938 года, не вернулся с боевого задания 4 апреля 1944 года. Мать — Грищенко Евдокия Федоровна.

Фрагмент удостоверения личности офицера, найденный на глубине двух метров.

Дата гибели Грищенко (4 апреля 1944 года) объясняет ситуацию, почему ветеран полка Анисимов не помнит возвращения Грищенко в полк. Дело в том, что сам Анисимов был сбит в феврале 1944 года над Эстонией и попал в плен и поэтому возвращение Грищенко из госпиталя не помнит и дату его гибели не знает.

В сентябре 2009 года поисковыми отрядами «Форпост» (г.Кингисепп), «Альтаир» (г.Тамбов) и сводным поисковым отрядом из Владимирской области были проведены дополнительные работы на месте падения самолета. Из-за дождливой погоды и большого объема воды работы не завершены. В результате обнаружены дополнительные фрагменты останков членов экипажа самолета.

В сентябре 2010 года сводной поисковой экспедицией отрядов «Форпост» (г.Кингисепп), «Альтаир» (г.Тамбов) и «Уголек» (г.Санкт-Петербург, руководитель Михаил Авдеев) продолжены работы на месте падения самолета. В результате работы экспедиции со дна воронки извлечены остальные фрагменты останков членов экипажа самолета.

Захоронение погибшего экипажа состоится на воинском захоронении в деревне Калливере Кингисеппского района Ленинградской области.

Поисковикам удалось найти родных погибших летчиков. При общении с родственниками воздушного стрелка-радиста самолета Александра Курьянова стало известно,

что в 1960-е годы им сообщили из военкомата о том, что под Ленинградом было обнаружено место падения самолета и были найдены документы их родного человека. Из этого стало понятно, почему в Кингисеппском райвоенкомате есть упоминание о перезахоронении останков Александра Курьянова на воинский мемориал «Роща 500» в городе Кингисеппе, и это известие полностью подтвердило рассказ местных жителей о том, что в 60-е годы попытки поднять обломки самолета уже предпринимались.

В воронке.



Участники подъема самолета.

Сырчин Петр Тимофеевич Любченко Даниил Спиридонович Комаров Николай Викторович

Командир 3 АЭ 58-го бомбардировочного авиаполка 276-й бомбардировочной авиадивизии 13-й Воздушной армии Ленинградского фронта капитан **СЫРЧИН Петр Тимофеевич**, 1916 г.р., уроженец: РСФСР, Кировская область, Медянский район, Мартыновский сельский совет, село Лутошкино. Жена Феофанова Клавдия Павловна, проживала: РСФСР, Новгородская область, город Старая Русса, пп 06818. Кадровый, в Красной Армии с 1934 года.

Штурман 3 АЭ 58-го бомбардировочного авиаполка 276-й бомбардировочной авиадивизии 13-й Воздушной армии Ленинградского фронта капитан **ЛЮБЧЕНКО Даниил Спиридонович**, 1913 г.р., уроженец: Краснодарский край, Ахтырский район, станица Степная. Жена Ольга Федоровна, проживала: РСФСР, Калининская (в настоящее время Тверская) область, Бологовский район, село Григино. Кадровый, в Красной Армии с 1935 года.

Начальник связи 3 АЭ, флагманский воздушный стрелок-радист 58-го бомбардировочного авиаполка 276-й бомбардировочной авиадивизии 13-й Воздушной армии Ленинградского фронта лейтенант **КОМАРОВ Николай Викторович**, 1916 г.р., уроженец: РСФСР, Вологодская область, город Великий Устюг, ул. Водников, д. 1, кв. 7, отец Виктор Викторович. Кадровый, в Красной Армии с 1939 года.

Экипажа самолета Пе-2 (заводской номер 2/318) не вернулся с боевого задания 19 июня 1944 года, подбит в районе ст. Симола, Финляндия.

Место падения самолета Пе-2, на одном из островов Выборгского залива Выборгского района Ленинградской области обнаружено в 1952 году рыбаками. При обследовании обломков самолета найдены останки экипажа: летчика, командира 3 эскадрильи, капитана Сырчина Петра Тимофеевича, штурмана эскадрильи, капитана Любченко Даниила Спиридоновича, стрелка-радиста, начальника связи эскадрильи, лейтенанта Комарова Николая Викторовича. Имя летчика удалось установить по именным часам, найденным при останках погибшего. По фамилии пилота был установлен и весь экипаж.



Сырчин П.Т.

В книге-воспоминаниях бывшего воздушного стрелка 58 бомбардировочного авиаполка Н.Я. Рыбалко «Старорусцы» записано:

«На бомбардирование железнодорожной станции Симола и уничтожение находящихся на ее путях двух эшелонов 19 июня 1944 года в 21 час вылетели 24 Пе-2. Группы бомбардировщиков вели: девятку Пе-2 капитан Сырчин, вторую девятку — старший лейтенант П.М. Струенков и семерку Пе-2 — лейтенант В.И. Лепешкин. В группе Лепешкина шел, как проверяющий, заместитель командира 276 БАД подполковник В.Н. Швындин. Колонну «пешек» прикрывали 12 истребителей Як-9... На путях станции Симола вспыхнули очаги пожаров, разраставшиеся по мере взрывов вагонов и платформ. На боевом курсе самолет ведущего полковой группы Пе-2 капитана Петра Тимофеевича Сырчина был поражен прямым попаданием крупнокалиберного зенитного снаряда. Произошло это в тот момент, когда штурман ведущего капитан Даниил Спиридонович Любченко сбросил бомбы, и они устремились на цель. Самолет Сырчина с резким разворотом и снижением уходит под строй

колонн Пе-2 вправо и с углом 30 градусов. Затем разворотом влево скрывается над лесом. Пожара на подбитом самолете экипажи групп не наблюдали. Стрелок-радист старший сержант Е.С.Пушелацкий из экипажа Струенкова услышал слова команды из самолета капитана Сырчина: «Кобры, прикройте меня!». Экипаж Сырчина с боевого задания не возвратился и о его судьбе не было известно ничего. Предположительно, экипаж был смертельно ранен, а, возможно, штурман Любченко и начальник связи эскадрильи лейтенант Николай Викторович Комаров были убиты. Пушелацкий утверждал, что слышал голос лично капитана Сырчина по радиации, значит, лейтенант Комаров настроил ее на командира, как ведущего полковой группы, для подачи команд. Такое могло быть. Но почему ведущий, грамотный летчик и способный командир, знавший о том, что группу Пе-2 прикрывают истреби-

тели Як-9, вдруг произносит слова: «Кобры, прикройте...» Значит, он был без сознания, смертельно раненый, но лишь благодаря силе воли, выдержке, которыми обладал физически сильный Сырчин, держал штурвал самолета, и тот не сорвался в пикирование, а со снижением уходил на лесной массив, скрывший его от глаз наблюдавших за ним экипажей групп...».

Капитан Петр Сырчин воевал с первого дня войны. Он был награжден пятью орденами, в том числе орденом Ленина. Еще в 1941 году командованием полка Петр Сырчин был представлен к награждению к званию Героя Советского Союза, но к сожалению представление не было утверждено.

Останки экипажа были похоронены на воинском мемориале «Петровка», на 11 километре шоссе Выборг – Светогорск, Выборгского района Ленинградской области.

Наградной лист на Сырчина П.Т. с представлением к званию Героя Советского Союза. Зачеркнуто и приписано: орден Ленина. ЦАМО РФ, фонд 33, опись 682524, дело 72, лист 125.

Лист № 26

НАГРАДНОЙ ЛИСТ

Здесь вписывается фамилия

на командира звена 1 Аэ 58 Краснознаменного 5-го смешанного авиационного полка (Должность, наименование части, соединения, учреждения или заведения) **Сырчина Петра Тимофеевича**

Орг. Ленинград

(личное дело: фамилия, имя и отчество)

орден Ленина

(наименование награды)

1. Год рождения **1916.**

2. Национальность **русский.**

3. Социальное положение **рбочий.**

4. Партийность **член ВЛКСМ.**

5. С какого времени в РККА **с 1934 г.**

6. Участие в гражданской войне **не участвовал.**

7. Ранения и контузии **не имеет.**

8. Представлялся ли ранее к награде и за что **предоставлялся за разгром финской самогвардейской в 1939-1940 г.г.**

9. Какие имеет поощрения и награды и за что **Орден «КРАСНОЕ ЗНАМЯ» за отвагу и героизм в борьбе с финской самогвардейской.**

10. Служба в белой или других буржуазных армиях и пребывание в плену **не служил.**

11. Постоянный адрес **В/Молодежь почтовый отряд № 477 58 ВСИП.**

1. Краткое, конкретное изложение личного боевого подвига или заслуг (составляется в штабе войсковой части, соединения, учреждения или заведения)

Д Л Я П О Д Ш И В Е И

Ташлыков Василий Яковлевич

Командир АЭ 191-го истребительного авиаполка 275-й истребительной авиадивизии 13-й Воздушной армии капитан **ТАШЛЫКОВ Василий Яковлевич**, 1916 г.р., уроженец: РСФСР, Молотовская (в настоящее время Пермский край) область, Карагайский (Пермский-Ильинский) район, село Воскресенское. Жена Антонина Ивановна, дочь Генриета 1938 г.р., проживали: РСФСР, Челябинская область, город Троицк, ул. Жукова д. 4. Кадровый.

Погиб в воздушном бою с истребителями противника 17 июня 1943 года. На самолете Р-40 «Киттихаук» (заводской номер 1427) с мотором «Аллисон» № с 43-9009 сбит в районе Глажево Киришского района Ленинградской области.



Бирка с номером мотора: с 43-9009

Место падения самолета Р-40М «Киттихаук» в районе от урочища Дубовик в сторону урочища Зенино (район бывшей деревни Малиновка Киришского района Ленинградской области) было обнаружено в мае 2006 года поисковым отрядом «Стяг» Анатолия Медведева. Работы по подъему обломков самолета проводила поисковая группа Евгения Халамова («Небо Ленинграда»). При подъеме обломков самолета обнаружены останки пилота (ноги в сапогах, позвонки, рука). Пилот был одет в технический комбинезон. Были обнаружены две пряжки от парашюта, накладка от ракетницы, два кусочка от поясного ремня. По предположению поисковиков самолет упал, скорее всего, в летнее



Работа на месте падения самолета В.Я. Ташлыкова.

время, так как залегание обломков самолета доходило до 6 метров в глиняной почве. Были обнаружены гильзы от авиационного пулемета «Кольт-браунинг» 1941 и 1942 годов выпуска. На головке мотора были выбиты номера: № 0712 ser. 5015. На двух кусках дюраля был обнаружен номер: Н 1427.

Анализируя архивные документы Центрального архива Министерства обороны РФ поисковики составили список летчиков погибших в районе, где были обнаружены обломки самолета. На погибших были следующие сведения:

– летчик 159 ИАП 275 ИАД, младший лейтенант Вереникин Василий Иванович. Сбит в р-не д. Оломна Киришского района Ленинградской области 23 (28) марта 1942 года. Самолет «Киттихаук» № 502, мотор Аллисон № А 200712 (также в разных документах по разному указывается фамилия летчика: Веренихин, Верейкин);

– летчик 158 ИАП, сержант Пашенко. Сбит в районе Малиновка Киришского района Ленинградской области 17 июня 1943 года. Самолет «Киттихаук» № 1448, мотор Аллисон № АС 42-34588;

– командир АЭ 191 ИАП 275 ИАД, капитан Ташлыков Василий Яковлевич. Сбит в р-не Глажево Киришского района Ленинградской области 17 июня 1943 года. Самолет «Киттихаук» № 1427.

Тем самым было установлено, что на самолете «Киттихаук» № 1427, обломки которого были обнаружены погиб командир АЭ 191 ИАП капитан Василий Яковлевич Ташлыков.

24 июня 2006 года поисковым отрядом «Небо Ленинграда» (руководитель Евгений Халамов) были проведены дополнительные работы по подъему обломков самолета. В результате работы из воронки с глубины более 8 метров был извлечен мотор самолета Аллисон V-1710-81 № с 43-9009, дата изготовления мотора сентябрь 1942 года.

3 октября 2006 года на братском воинском захоронении в пос. Оломна Киришского района Ленинградской области, были захоронены останки капитана Ташлыкова В.Я.

Для справки:

– на этом же захоронении увековечено имя младшего лейтенанта Вереникина В.И. из 159 ИАП;

– В Книге Памяти Пермской области: «Ташлыков Василий Яковлевич, 1916 г.р., уроженец: с. Воскресенское Карагайского района. Капитан. Погиб в 1943 году. Похоронен в с. М. Готинка (скорее всего имеется ввиду деревня Гатика Киришского района – авт.) Ленинградской области».

Ташлыков Николай Васильевич



Ташлыков Н.В.

Место падения самолета Ла-5 обнаружено на глубине 3 метров в озере Смирновское (Репела-Ярви) в районе пос. Смирново – ст. Пальцево (Тали) Выборгского района Ленинградской области поисковым отрядом «Варяг-2» (братья Антон и Роман Красильниковы) в 2007 году. В период 23–26 июля 2007 года поисковыми отрядами «Варяг-2» и «Группа Безымянная» под руководством Германа Юрьевича Сакса проведены работы по подъему обломков самолета из озера. С глубины 3 метров удалось поднять сильно деформированные обломки самолета и мотор М-82. На моторе удалось обнаружить заводской номер: № 82111237. При подъеме обломков из озера были обнаружены останки пилота: голова без верхней челюсти (скорее всего, разбита при ударе при падении), позвоночник с ребрами, сильно раздробленные части рук и ног (одна рука в кожаной перчатке, сапоги, офицерский ремень). Среди останков пилота обнаружены куски шелка от парашюта, все элементы пристыжной системы парашюта (пряжки и карабины). Обнаружена сильно истлевшая брезентовая планшетка, в которой частично сохранилась полетная карта, линейка и угольник, на котором выцарапаны инициалы: «Г.В.Б.».

По данным Центрального архива Министерства обороны РФ стало известно, что обнару-

Летчик 159-го истребительного авиаполка 275-й истребительной авиадивизии 13-й Воздушной армии Ленинградского фронта младший лейтенант **ТАШЛЫКОВ Николай Васильевич**, 1922 г.р., уроженец: РСФСР, Молотовская (в настоящее время Пермский край) область, Верхнемулинский (в настоящее время Пермский район, Б. Савинский сельсовет, деревня Кет. Отец Ташлыков Василий, проживал: РСФСР, Молотовская область, село Верхние Муллы. Мобилизован Молотовским РВК в 1941 году.

На самолете Ла-5 (заводской номер 39211055) с мотором М-82 № 8211237 погиб в воздушном бою 26 июня 1944 года в районе оз. Смирновское (Репела-Ярви) Выборгского района Ленинградской области.

женный мотор М-82 был установлен на самолет Ла-5 № 39211055 и относился к 159 ИАП 275 ИАД 13 ВА. По архивным сведениям данный самолет не вернулся с боевого задания 26 июня 1944 года. Летчиком самолета был, младший лейтенант Ташлыков Николай Васильевич, 1922 г.р., уроженец: РСФСР, Молотовская (сейчас Пермская) область, Пермский район. Мобилизован из села Верхние Муллы.

В книге Михаила Зефирова «Асы Второй мировой войны. Союзники Люфтваффе. Эстония. Латвия. Финляндия» упоминается, что 26 июня 1944 года победы над самолетами Ла-5 добились:

– лейтенант Олави Кауко Пуро, 1918 г.р., (всего за войну 36 побед) из 2/HLeLv 24 на Me-109G № MT-454 в районе Тали;

– капитан Ристо Олли Петер Пухакка, 1916 г.р., (всего за войну 42 побед) из HLeLv 34 на Me-109.

Озеро Смирновское, в которое упал самолет Н.В. Ташылкова.



8 сентября 2007 года останки Ташлыкова Николая Васильевича торжественно захоронены на воинском мемориале, который находится на 4 км Ленинградского шоссе (трасса Выборг–Санкт-Петербург).



Подъем самолета из озера Смирновское.

Для сведения: Из документов ЦАМО (акт составлен сразу на три самолета):

«...Акт расследования причин летных боевых потерь 159 ИАП 275 ИАД 13 ВА. Тип самолета — Ла-5, тип мотора — М-82-112.

Два самолета разбито, из экипажей: один убит, один легко ранен. Состояние одного экипажа и самолета неизвестно.

Летчики:

– старший лейтенант Серов Владимир Георгиевич, заместитель командира АЭ с 17.07.43 г., окончил Краснодарскую ВШЛ в 1941 году, 16 ЗАП в 1941 году, 283 боевых вылетов с налетом 288 часов 40 минут, ночью не летал. Провел 104 воздушных боя, в которых сбил лично 38 самолетов противника, и в группе 6. Сам сбит не был;

– младший лейтенант Ташлыков Николай Васильевич, летчик с 4 января 1944 года, окончил

Из озера поднят мотор самолета.



чил Руставскую ВАШ 07.10.42 г., 2 ЗАП в мае 1943 года, 15 ОУТАП 31.12.43 г., 50 боевых вылетов, с налетом 53 часа 30 мин., ночью не летал. Провел 26 воздушных боев, в которых сбил лично 1 самолет противника. Сам сбитым не был;

– младший лейтенант Головачев Владимир Борисович, старший летчик с 08.05.44 г., окончил Борисоглебскую ВШЛ 12.02.43 г., 2 ЗАП 10.06.43 г., 76 боевых вылетов, с налетом ... (не читается) часов 10 минут, ночью не летал. Провел 35 воздушных боев, в которых сбил лично ... (не читается) самолетов противника. Сам был сбит, спасся на парашюте.

Боевую задачу ставил командир полка. Содержание: вылет по сигналу с КП командира дивизии на прикрытие наземных войск в районе Тали – Кавтюля – ... (не читается) составом 4 Ла-5 (ведущий старший лейтенант Серов).

Вести бой в группе, взаимодействия в парах и парами не отрываться от группы.

Выполнять задачу, производя противозенитный маневр, изменением высоты и направления полета.

При ухудшении погоды на высоте 200 метров видимости менее 3 км с задания возвратиться.

Посадка на запасных аэродромах Хумалиоки, Бабошино, после получения команды по радио.

Взаимодействующих групп в данном полете не было.

Следовать с курсом на юг.

Опыт в выполнении данной боевой задачи у экипажей имеется достаточный. Старший лейтенант Серов на прикрытие наземных войск произвел 95 вылетов, младший лейтенант Ташлыков — 32, младший лейтенант Головачев — 45. Слетанность группы была хорошей.

Уровень летной и специальной подготовки для выполнения данного задания у экипажей вполне соответствовал.

Боевую задачу экипажи знали накануне. До вылета находились в готовности № 1.

26 июня 1944 года в период с 14:10–15:05 — при патрулировании в районе Хейниоки на высоте 600 метров, группа встретила 4 Ме-109. Противник шел на встречных курсах с набором высоты. Старший лейтенант Серов принял решение атаковать противника и пошел в лобовую. При выходе из атаки группа Ла-5 была атакована сзади сверху из-за облаков и снизу второй четверкой Ме-109, в результате чего группа Ла-5 была рассеяна.

А) облачность 8–10 баллов, высота 600–700 метров, видимость 10–15 км. Группа Ла-5 при патрулировании ходила под нижней кромкой облачности;

Б) экипажи шли в строю фронта;

В) при встрече с противником старший лейтенант Серов пошел в лобовую, Ме-109 атаки не приняли, отвернули вправо. Серов с переворотом зашел в хвост Ме-109 и в пике поджег его. Серова прикрывал младший лейтенант Головачев, младший лейтенант Ташлыков оторвался от группы при первой атаке, его действия в бою неизвестны. При выходе из атаки старший лейтенант Серов и младший лейтенант Головачев, были атакованы сверху и снизу 2 парами Ме-109, в результате атаки верхней пары Ме-109, Головачев был подбит, вышел из боя резким снижением. По донесению наземных войск Ла-5 (предположительно старший лейтенант Серов) вел бой с 4 Ме-109, в результате которого Ла-5 сбил один самолет противника, но и сам был сбит атакой 3-х Ме-109 с разных сторон.

Г) Противник произвел умелое наращивание сил, в результате чего наши экипажи, отвлеченные боем с первой четверкой, не заметили подхода второй четверки, которая используя облачность, произвела одновременную атаку с разных сторон, в результате чего рассеяли группу и часть вывели из строя (подбит Головачев, в этот же момент, предположительно, сбит младший лейтенант Ташлыков).

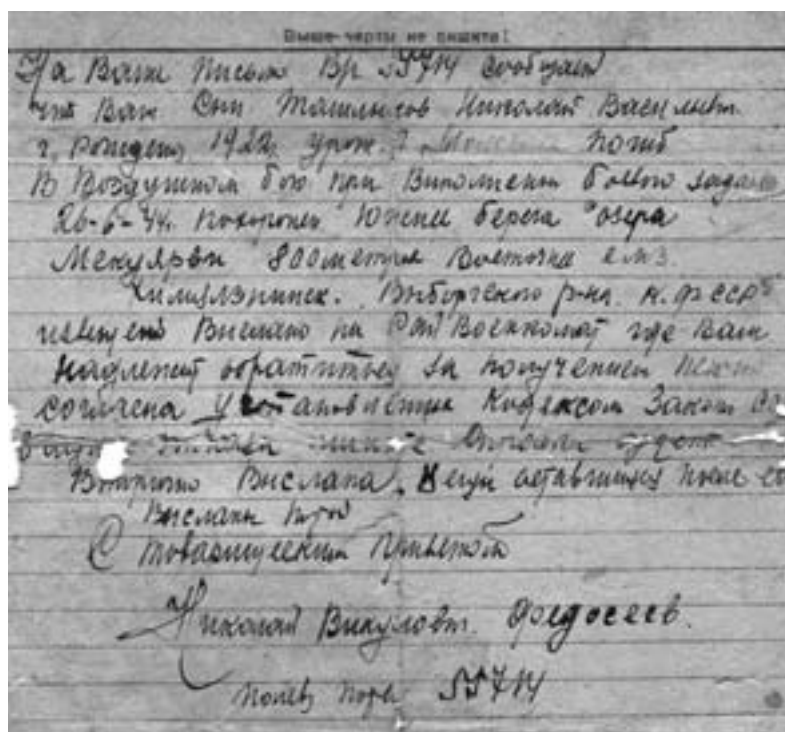
Д) младший лейтенант Ташлыков упал в озеро Нюлюян-ярви (предположительно убит в воздухе). Младший лейтенант Головачев на сильно поврежденном самолете дотянул до аэродрома, где при посадке потерпел аварию, самолет списан, летчик получил легкое ранение. Старший лейтенант Серов не вернулся с боевого задания. По донесению наземных войск в районе боя наблюдался один парашютист, который тянул на нашу территорию,

но ветром был отнесен в расположение войск противника.

При встрече с противником ведущий подал команду «Иду в атаку, прикройте». В дальнейшем бой шел одиночными самолетами. Команд не подавалось.

Причиной потери является численное превосходство противника, его выгодное исходное положение (группа Ла-5 была ограничена высотой), а также недостаточно четкое взаимодействие экипажей в бою...».

**Письмо родителям
Н.В. Ташлыкова
о его гибели.**



Титов Павел Петрович

Летчик 4 АЭ 5-го истребительного авиаполка ВВС КБФ
 младший лейтенант ТИТОВ Павел Петрович, 1918 г.р.
 Уроженец: Ростовская область, г. Шахты. Призван в 1938
 году Шахтинским РВК Ростовской области.

Сбит в воздушном бою 21 августа 1941 года.

Место падения самолета обнаружено в р-не болота Тарайское, 5 километров южнее урочища Крикково Кингисеппского района Ленинградской области 5 октября 2003 года поисковым отрядом «Форпост» (г. Кингисепп, руководитель Виктор Викторович Костюкович). При подъеме обломков самолета удалось установить номера самолета И-16 тип 24 № 24р21855 и мотора: М-63 № 630656. 10–11 октября 2003 года при участии поисковых отрядов «Форпост» и «Высота» (г. Санкт-Петербург, руководитель Виктор Николаевич Дудин) обнаружены останки пилота и документы на имя Титова Павла Петровича, 1918 г.р., младшего лейтенанта, летчика 5 ИАП ВВС КБФ.

По документам Центрального Военно-морского архива (ЦВМА) было установлено, что П.П. Титов не вернулся с боевого задания, сбит в воздушном бою 21 августа 1941 года в р-не озера Бабинское – Чигиринка Кингисеппского района Ленинградской области.

Останки летчика торжественно захоронены 22 июня 2004 года на воинском захоронении в деревне Мануйлово Кингисеппского района Ленинградской области.

При изучении архивных документов было установлено:

– младший лейтенант Титов П.П. поступил в Военно-морское авиационное училище имени Сталина в городе Ейск в декабре 1939 года. По окончании училища в звании младшего лейтенанта был направлен в распоряжение ВВС КБФ и назначен младшим летчиком 4 АЭ 5 ИАП. Напротив его фамилии в картотеке потерь стоит запись — 21 августа 1941 года сбит в воздушном бою. Обстоятельств гибели и описания боя в картотеке не имеется.

В документах архивного отделения ЦВМА в Москве, хранятся следующие сведения:

«Согласно имеющимся в нашем архиве данным, младший лейтенант Павел Петрович Титов служил в 4-й АЭ 5-го ИАП ВВС КБФ. О его судьбе в документах кратко сообщается, что он «не возвратился с боевого задания по неизвестной причине». Известно, что в этот день П.П. Титов в 12:33 вылетал в одиночку на охрану аэродрома «Низино–Беззаботное», но



Титов П.П.

в 13:21 «благополучно произвел посадку. Происшествия нет». Каких-либо других данных о гибели младшего лейтенанта Титова П.П. в хранящихся в нашем архиве документах не обнаружено.

Изучая документы Центрального Военно-морского архива (г. Гатчина) было установлено, что сам самолет принадлежал 13 ОКИАЭ ВВС КБФ и был списан как боевая потеря от 26 августа 1941 года.

Кроме того, удалось найти боевое донесение, рассказывающее о последнем боевом вылете пилота:

«...21 августа 1941 года. 19:55–20:25. Шесть И-16 из 13 коаэ, патрулируя над войсками в районе озера Бабинское – Чигиринка, были внезапно атакованы из облачности двумя Ме-109. Самолет лейтенанта П. Титова загорелся и упал. Ведущий, развернув звено на 180 градусов, атаковал противника. В завязавшемся бою зажжен И-16 С. Минакова, который упал в районе оз. Судацье. Не возвратился с боевого задания и самолет младшего лейтенанта Г. Сабгайды...».

В декабре 2009 года ростовскими поисковиками отряда «Ратобор» были разысканы родственники П.П. Титова: «...Наш поисковый отряд начал поиск с обращения военкомат г. Шахты, пенсионный фонд, паспортный стол, ЗАГС, архив Министерства обороны, но



На одном из кусков перкаля, которым был обтянут самолет, черной краской через трафарет был нанесен заводской номер самолета: 24P21855.

удалось найти лишь два адреса, по которым когда-то жила семья Титова П.П. — его мама Елизавета Сергеевна с его сестрами Антониной, Александрой и Марией. Но, к сожалению, по этим адресам проживают другие люди, которые ничего не знают о Титовых. Тогда мы стали искать старожилов среди соседей, и только с их помощью удалось найти и встретиться с племянником П.П.Титова, Лобачевым Владимиром Ивановичем, проживающим в г.Шахты. Знал о своем дяде он немного, но смог рассказать о последнем бое военного летчика Титова. Сразу после войны к маме П.П.Титова приезжал его боевой товарищ, шахтинец Василий Фёдорович Татаренко. Он-то и рассказал

о том бое. Тот воздушный бой 21 августа 1941 года хорошо запомнился Герою Советского Союза В.Ф.Татаренко, ведь на боевое задание они летели рядом. Начался бой с фашистскими асами люфтваффе. И во время неравного боя с превосходящими силами противника он увидел, как истребитель П.П.Титова вспыхнул и взорвался в воздухе от прямого попадания в бензобак вражеского снаряда. Лётчик погиб мгновенно. Самолет, ведомый Татаренко тоже оказался поврежден в результате попадания в его хвостовую часть снаряда, но он сумел благополучно посадить машину. Самолет же Титова рухнул в болото, и найти его не представлялось возможным...».

«Я буду с тобой в воздухе, на земле и на воде...»

«Отдохнем у самолета...»

Октябрь 2003 года. Плотный туман окутал весь Крикковский заболоченный лес. Вот уже шестой километр наши натертые ноги перемешивают торфяную жижу на единственной лесной тропе, ведущей нас к самолету. Шесть километров к самолету, шесть обратно, к уютному домику Виктора Костюковича, командира Кингисеппского поискового отряда «Форпост», который находится в садовом обществе. Всего в день получается 12 километров по болотной тропинке, где в самом низменном месте метров 700 туда и обратно приходится передвигаться по колено в воде. В первый раз мы побывали на месте падения самолета 4 октября. Именно тогда, в воскресенье, местная жительница Любовь Петровна Попова вывела нас на место, о котором знали многие любители сбора ягод и грибов. Местные жители так и говорили: «Давай отдохнем у самолета...». Место далекое, но ягодное. Крыло от самолета, которое со времен войны валялось на болоте, стало излюбленным местом для отдыха ягодников. Перекусив и отдохнув, путники продолжали свой путь. А проржавевшее крыло от боевой машины, насквозь проросшее болотным мхом, так и оставалось лежать как немой свидетель давно прошедшей войны...

«Первые удачи...»

Первый день работы дал хорошие результаты. В восьми метрах от лежащей на болоте плоскости Константин Москвин нашел еле приметную заросшую мхом воронку. Видимо сила удара при падении была такой, что отломившееся крыло отлетело на несколько метров вперед. Проткнув длинным металлическим щупом моховую подушку на воронке, мы поняли: это действительно место падения самолета. Наш щуп, уходя на глубину более метра, все время наткнулся на что-то металлическое.

Сгорая от нетерпения, мы руками стали выбрасывать покрывавший воронку мох. По крылу и стойке шасси самолета определили его марку — это советский истребитель И-16. Спусти какое-то время на поверхность были подняты сильно деформированные куски дюрала и деревянной обшивки самолета. Вдруг в руках Алексея Орлова блеснула гильза от пистолета ТТ. Гильза была замята от удара, пуля отсутствовала, но капсюль был целый. Откуда в воронке, на глухом болоте, могла взяться гильза? Вывод был один — это гильза от пистолета летчика. Это первый признак того, что в обломках самолета могут находиться останки погибшего пилота.

Осенние дни коротки, и поэтому часам к пяти вечера мы стали собираться уходить. Но день не пропал даром. Уже темнело, когда нам удалось вытащить из воронки несколько небольших обломков самолета. На карбюраторе

Тренога для подъема обломков самолета из воронки.



ре, который от удара оторвался от двигателя, кроме положенной таблички с указанием марки, номера и даты выпуска данного изделия, были выцарапаны три цифры: 656. Возможно, это последние цифры номера двигателя. Очень часто мотористы при ремонте таким образом метили съемные части двигателя. На одном из кусков перкаля, которым был обтянут самолет, черной краской через трафарет был нанесен заводской номер самолета: 24Р21855. Это была самая большая удача. В первый же день работы установить номер самолета! Теперь мы знали даже его тип: И-16 тип 24.

«13-я Отдельная авиационная эскадрилья ВВС КБФ»

Возвращаясь вечером в Санкт-Петербург, в машине подводим итоги первого дня. По всем признакам самолет погиб летом 1941 года, скорее всего, при прикрытии наших наземных войск, ведущих бои в районе Нарвы или Кингисеппа. Об участии армейской авиации на этом участке фронта у нас мало информации, точнее, у нас мало свидетельств воздушных боев именно на самолетах И-16. Разговор переходит на перечисление авиаполков Краснознаменного Балтийского флота:

– 13-й истребительный авиаполк летал на И-16 и И-153 «Чайках», во 2-й эскадрилья были самолеты И-16 24 серии;

– 5-й истребительный авиаполк также был оснащен самолетами И-16, в том числе несколькими самолетами 24 типа. Наравне с И-16 полк имел самолеты МиГ-1, МиГ-3 и одну эскадрилью на И-15бис.

– 71-й истребительный авиаполк - летал на «Чайках», Яках и Мигах.

– 13-я отдельная Краснознаменная авиаэскадрилья на начало войны имела 22 экипажа на самолетах И-16, и у этого подразделения в воздушных боях под Нарвой и Кингисеппом были потери. Уже с 1-го июля 1941 года эскадрилья ставится задача прикрывать мосты через реку Нарва. С 4 июля по 5 августа (до подрыва мостов) эскадрилья выполняла эту задачу. В истории авиаэскадрильи, которая в последствии стала 14-м гвардейским ИАП ВВС КБФ, сказано: «За этот период летчики совершили 948 боевых вылетов, отразили 21 налет на мосты...».

У нас есть заводской номер самолета, и мы решаем по приезду в город внимательно посмотреть свои архивные тетрадки по самолетам КБФ. За последние два года мы отработали почти всю штурмовую и истребительную авиацию КБФ по документам Центрального военно-морского архива в городе Гатчина. С 13-й эскадрильей у нас связана история подвоя самолета И-16 в сорока километрах от Кингисеппа в 2001 году, под поселком Ива-

новское. И поэтому в разговоре промелькнуло: «...А представляете, если этот самолет окажется из 13-й ОАЭ ВВС КБФ...».

«Сабгайда... или Монахов...?»

Ночью в моей квартире прозвучал телефонный звонок. В трубке взволнованный голос Константина Тарасова: «Нашел!...».

В акте списания самолетов по 13-й ОАЭ ВВС КБФ за 26 августа 1941 года списаны три самолета, один из них — И-16 № 24Р21855 с двигателем М-63 № 630656. Кто погиб на данном самолете, сказать пока трудно, так как все три самолета списаны как погибшие в период с 16 по 26 августа. У нас имеется список безвозвратных потерь эскадрильи и несколько актов (за разное время) списания самолетов. К сожалению, в актах конкретно не указаны пилоты, погибшие на списанных машинах. Константин пытается просчитать, кто же погиб на этом самолете, откладывая в сторону тех, к кому удалось приписать самолеты. В результате получается, что с 16 по 26 августа 1941 года (именно за этот промежуток времени значатся списанными три самолета, среди которых и «наш») из состава эскадрильи погибли всего два летчика:

– 23 августа 1941 года не вернулся с боевого задания младший лейтенант Геннадий Сабгайда;

– 26 августа 1941 года погиб в воздушном бою старший лейтенант Григорий Монахов.

Можно предположить, что на списанном третьем самолете летчик остался жив, скорее всего покинув подбитый истребитель на парашюте. Значит, мы нашли место гибели кого-то из этих двух пилотов.

Сабгайда или Монахов?..

«Подъем...»

Через неделю, отпросившись и взяв отгулы, мы (автор, Константин Тарасов, Константин Москвин) выдвинулись в сторону Кингисеппа. С нами хорошо оснащенная поддержка: Виктор Дудин и Сергей Люкшин с женой Ирой. У них в машине полоторатонная лебедка, тросы, бензопила, скобы, ведра и другое необходимое оснащение. В Кингисеппе нас встречают ребята из «Форпоста»: Виктор Костюкович, Сергей Плечков, Валентина Бакаева. Мы стремимся быстрее добраться до самолета, всем хочется быстрее узнать, чье же имя скрывает Крикковское болото...

10 октября 2003 года.

Затемно выходим из домика в Кингисеппском садоводстве. Все имущество, необходимое для работы, тащим на себе. В течение часа пытаемся форсировать небольшую речушку Солку, но все попытки безуспешны. Лето и осень в этом году были дождливые, и поэтому вода

в речке поднялась на несколько метров. Даже поваленные через основное русло большие деревья уносит течением, так как противоположный берег оказался затопленным поднявшейся водой. В результате наш путь к самолету увеличивается еще на несколько километров, так как мы обходим речку по автомобильному мосту. На Крикковском болоте стоит плотный туман. Мы, как лесные призраки, все дальше углубляемся в болото. Пот застилает глаза, ноги по колена проваливаются в торфяную жижу, приходится несколько раз останавливаться на привал, поджидая отставших.

И вот, наконец, мы подходим к оставленному нами неделю назад месту падения истребителя. Сбросив изрядно отяжелевшие вещи, несколько минут переводим дыхание. Курящие жадно затягиваются сигаретой. Впереди работа, ничуть не легче, чем тот путь, который мы проделали к этому месту. Очищенная ото мха поверхность на воронке заполнена водой. Сначала готовим все необходимое: делаем небольшую сруб и устанавливаем треногу с вывешенной талью. Привычно выстраиваемся в цепочку и Виктор Костюкович, облачившись в высокий резиновый костюм армейской химзащиты, начинает подавать тяжелые, наполненные болотной водой ведра. Даже не пытаемся считать, сколько же кубометров воды мы выкачиваем руками, так как тащить на это болото помпу мы просто не в силах — слишком далеко. В одном из ведер попадает часть парашютной лямки с пряжкой. Это уже стопроцентная гарантия того, что в воронке находятся останки пилота. За короткий осенний день мы постепенно выкачиваем воду из воронки, но она постоянно прибывает. Лебедкой цепляем выступающие из торфа различные конструкции самолета. С трудом поднимаем из воронки сильно деформированный руль высоты — часть хвостового оперения самолета. На перекладе, которым обтянут металлический каркас, четко просматривается силуэт красной звезды, окаймленной черной полосой — опознавательный знак ВВС Красной Армии. Среди обломков находим два пулемета ШКАС, один с погнутым стволом, у второго ствол вообще отломан при ударе. Поднимаем полный боекомплект — пулеметные патроны, они в звеньях ленты. Скорее всего, воздушный бой был очень короткий, так как боезапас совсем не израсходован. Мы все глубже зарываемся в болото...

11 октября 2003 года.

Утро опять начинается с пешей прогулки по болоту и продолжительной процедуры выкачивания ведрами воды из воронки. За прошлый день мы углубились на полтора метра вглубь и поэтому воды сегодня в два раза больше. Но чувствуем, что скоро должны дойти до места, где находится кабина пилота. Первая же на-

ходка шокирует. Виктор Костюкович, который находится на дне раскопа, достает из торфа сохранившийся палец летчика. Виктор работает в милиции и поэтому, первая же фраза вырвавшаяся из его уст специфическая: «...Хоть, сейчас отпечатки снимай...». Затем в раскопе появляется воротник от кожаного реглана пилота. Вот мы и дошли до кабины. На поверхности появляются расколота бронеспинка самолета, сильно мятые от удара приборы с приборной доски. Вода постоянно прибывает, и поэтому приходится качать воду, не останавливаясь.



Воронка все глубже и глубже.

Пытаемся освободить тело летчика от постоянно затекающего в воронку торфа. Для этого спускаемся в раскоп вместе с Костиком Тарасовым, и вдвоем пытаемся вытащить пилота на край воронки. Но тщетно, тело и амуниция пропитаны водой, пристегнутый парашют дает дополнительные килограммы. Опять качаем воду, Виктор Дудин с Виктором Костюкович освобождают тело летчика от пристяжных ремней, которыми он пристегнут к креслу самолета. Вновь попытка приподнять руками. Решаем подцепить лебедкой за парашют. Через некоторое время тело пилота на краю воронки. Расстилаем большой кусок полиэтилена и осторожно укладываем на него пока неизвестного пилота. При первом же осмотре становится ясно, отчего погиб летчик. На голове его кожаный шлем, в котором большая дырка от пули с правой стороны. Смерть была мгновен-

ная, и в болото самолет падал уже с мертвым пилотом на борту.

Работа на раскопе остановлена, все столпились у расстеленного полиэтилена. Всех интересует один вопрос — кто же: Геннадий Сабгайда или Григорий Монахов?.. Если не будет документов, есть возможность определить по воинским знакам различия, так как Сабгайда младший лейтенант, а Монахов — старший. Осторожно расстегиваем крючки парашюта, освобождаем тело от лямок. Кожаный реглан застегнут на все пуговицы. Сохранность одежды очень хорошая, руками расстегиваем пуговицы реглана. На кителе блестит ряд морских пуговиц, на левой стороне кителя сильно деформированный значок: «ГТО 2-й степени». Из левого кармана выглядывает корочка какого-то

ведь его удивительная память хранит тысячи фамилий летчиков, погибших в боях под Ленинградом. Костик молчит, но на лице видно, что он в уме перебирает сотни вариантов. И вдруг скороговоркой бросает: «...Это летчик 5-го истребительного авиаполка, он не вернулся с боевого задания 21 августа 1941 года».

«Письмо...»

Вечером, добравшись до домика Виктора Костюковича, мы, усталые, но довольные, развесив мокрую одежду, садимся разбирать извлеченные из воронки документы. Между страничками комсомольского билета вложены две бумажки. Осторожно расправляем влажную бумагу: Справка Военно-Морского авиационного училища имени тов. Сталина, город Ейск Краснодарского края, выдана товарищу Титову П.П., сдавшему полностью нормы по комплексу «Готов к Труд и Обороне» II-й степени, выдан значок за № ... Второй документ: «Удостоверение № 9014, выдано товарищу Титову П.П., о том, что он совершил ознакомительный прыжок с самолета».

На стол осторожно выкладываем принесенные нами с самолета другие личные вещи пилота. Ручные часы фирмы «Tissot», две пачки «Беломорканала», одна целая, во второй сохранились три папиросы, два подворотничка, пара носок, два носовых платка, бумажник с денежными купюрами. Ребята с интересом рассматривают найденные вещи. Возвращаемся к отложенным в сторону бумагам, которые находились в карманах кителя. Вот тетрадный листок, сложенный вчетверо, который лежал в кармане прямо на комсомольском билете. Бумага очень ветхая и мокрая, сказывается то, что листок долгое время находился в воде. Двумя длинными иголками осторожно разводим в разные стороны слипшиеся листки. Это письмо! Видны еле заметные чернильные штрихи: «...10 августа 1941 года. Здравствуй Павел! Я послала тебе письмо 24 июля, но ответа на это письмо не получила. Не знаю почему, или много работы, или послал, а я не получила. И решила написать еще письмо, в которое вкладываю свое фото, хотя правда фото очень плохое, просто изуродовали меня. Хотела не брать, нужно снова перефотографироваться и еще 15 дней ждать. Ну я и решила послать хоть это. Носи Павел меня с собой, я буду с тобой в воздухе, на земле и на воде, везде и всюду помогать тебе уничтожать врага...». Жаль, окончание письма не читается, размыты чернила, нижний край листка немного поврежден от долгого пребывания в болоте. Как не всматриваемся, все же не можем увидеть подписи человека, который писал это нежное письмо. Наверное, это письмо было написано любимой девушкой Павла



документа. Боясь испортить документ, ножиком пытаемся срезать нашивной карман. Нитки прочные, рвутся с треском. Документ у нас в руках. На обложке видны буквы: ВЛКСМ. «Наверное Сабгайда, — произносит Костик Тарасов, — он был членом ВЛКСМ, старший лейтенант Монахов был членом ВКП(б)». Торф болота и вылившийся из бака самолета при падении авиационный бензин сыграли роль хорошего консерванта, документ прекрасно сохранился. Открываем первую страницу: комсомольский билет № 5223442. Титов Павел Петрович, 1918 г.р. Время вступления в ВЛКСМ — октябрь 1936 года. Выдан 19 марта 1939 года политотделом ВМАУ им. Сталина. Вот это да!

Титов! Павел Петрович! Мы в недоумении смотрим друг на друга, и опять смотрим на комсомольский билет. В списках 13-й отдельной истребительной авиаэскадрильи такого летчика не было, но фамилия знакомая. Все в ожидании смотрят на Константина Тарасова,

Титова, ведь письмо находилось в кармане кителя вместе с комсомольским билетом, рядом с сердцем. Возможно, эта фраза: «я буду с тобой в воздухе, на земле и на воде...», согревала душу морского летчика. Как жаль, что мы не знаем имя этой девушки.

«...Много работы...»

В августе 1941 года ожесточенные бои разгораются уже на ближних подступах к Ленинграду. Страшный, кровавый 1941-й.

Сотни тысяч воинов сложили свои головы в боях первого года войны. Безымянные солдаты. Их безымянность — это особый вид стойкости и мужества. Ленинград выстоял в 1941 году только по тому, что дравшиеся на его подступах до последней капли крови рядовые бойцы, командиры и комиссары легли костями на передовых рубежах под Кингисеппом, Лугой, Гатчиной...

16 августа — Нарвская оперативная группа оставила Кингисепп.

19 августа — нашими войсками оставлен Новгород. На Карельском участке фронта финская армия возобновила наступление.

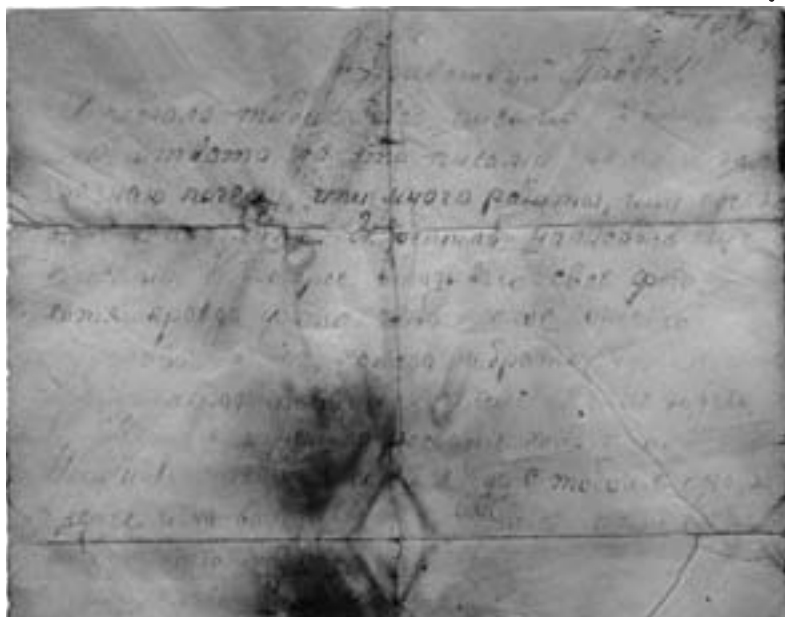
20 августа — в связи с прорывом Лужского оборонительного рубежа на флангах и угрозой окружения войск Лужского оборонительного участка, по приказу командования был оставлен город Луга. Но поздно, немецкие танковые «клещи» уже соединились в районе станции Мшинская. Наш 41-й стрелковый корпус оказался в окружении.

21 августа — тяжелые бои под Гатчиной. Город Кингисепп, накануне отбитый у противника силами 191 стрелковой дивизии и 2-й бригадой морской пехоты, снова пришлось оставить...

В воспоминаниях летчика 5-го истребительного авиаполка ВВС КБФ, Героя Советского Союза Игоря Александровича Каберова, об этих августовских днях написано: «...В небе идут непрерывные воздушные схватки. По пять, по семь вылетов в день для нас уже стали нормой. Трех-четырёхкратное численное превосходство противника тоже стало привычным. Но мы так изматываемся, что к вечеру уже еле держимся на ногах...».

В архивных документах Центрального военно-морского архива, где хранятся документы ВВС Краснознаменного Балтийского Флота, в списке безвозвратных потерь 5-го ИАП напротив фамилии Павла Петровича Титова записано: погиб в воздушном бою.

Где? Как? На эти вопросы ответов нет. Обстоятельства гибели летчика неизвестны. В оперативных сводках полка есть запись: «не вернулась с боевого задания по неизвестной причине». Известно лишь то, что в этот день П.П.Титов в 12:33 вылетал в одиночку



Фрагмент письма, найденного в кармане П.П.Титова.

на охрану аэродрома «Низино-Беззаботное», и в 13:21 благополучно произвел посадку. Каких-либо других данных о гибели младшего лейтенанта П.П.Титова в архиве нет. В учетной карточке погибшего летчика говорится о том, что Павел Петрович был уроженцем города Шахты Ростовской области, там проживала его мать Елизавета Сергеевна. В 1938 году Титов призывается на военную службу и поступает в Военно-морское авиационное училище им. Сталина в городе Ейске Краснодарского края, которое оканчивает в 1940 году. С 19 июня 1941 года служит младшим летчиком в 4-й авиационной эскадрилье 5-го истребительного авиаполка 61-й авиационной бригады Военно-воздушных Сил Краснознаменного Балтийского флота.

«...Вот найдется Павлик, и я останусь с ним...»

Спустя некоторое время снятые на видеопленку материалы по подъему самолета И-16 и нахождения останков погибшего летчика мы передали нашему хорошему другу, тележурналисту программы «Вести-Санкт-Петербург» Михаилу Хрусталеву. Подготовленный им материал вышел в эфир. В сюжете рассказывалось о нашей находке, и самое главное — о найденном письме неизвестной девушки, адресованном погибшему Павлу Титову за 11 дней до его гибели.

На следующий день звонок Михаила. Он сообщил, что в редакцию звонила женщина и сообщила, что возможно, письмо найденное у летчика в кармане, написано рукой ее матери. Мы срываемся и мчимся в Озерки, в тот район Питера, где живет звонившая Галина Николаевна Титова...

Как интересно переплетаются человеческие судьбы. Мы сидим в уютной комнатке, в гостях у Галины Николаевны. Горячей кружкой кофе греем холодные руки. На столе — разложенные документы погибшего летчика — Павла Титова. Галина Николаевна рассматривает их и продолжает рассказывать нам о своей матери и о своей семье. Нет, она не дочь Павла Петровича Титова. История гораздо интереснее и от этого еще более волнующая.

— У мамы до войны был жених, летчик Павел Титов, — говорит Галина Николаевна. — Но он погиб в начале войны, летом 1941 года. Они познакомились в Ленинграде, в 1940 году,



Воинское захоронение в д. Мануйлово.



когда мама, Мария Ивановна Морева, заканчивала учебу в пединституте. Как вспоминала мама, когда уже учительствовала в поселке Вырица, иногда Павел пролетал над их домом и сбрасывал с самолета вымпел, в который была вложена записка. Летом 1941 года они хотели сыграть свадьбу, но началась война. Мамин жених Павел Титов пропал без вести в самом начале войны, а когда к Вырице стали подходить немцы, мама с бабушкой пешком добрались до Ленинграда и попали в блокаду. В 1942 году, когда мамин брат, дядя Саша, после ранения находился в одном из Ленинградских госпиталей, он попросил своего соседа по палате, который уже мог сам передвигаться, сходить в дом

к матери (моей бабушке) и сестре (моей матери), отнести немного продуктов. Этим офицером был Николай Титов. Тоже Титов, вот какое совпадение!.. Принесенные им продукты, наверное, и спасли маму от голодной смерти, так как бабушка была уже мертва. Николай стал чаще навещать Марию, и в 1944 году, после снятия Ленинградской блокады, они поженились. Потом появились на свет и мы с сестрой. Но в нашей семье все знали, что у мамы был жених летчик, тоже по фамилии Титов — Павел Титов. Мама не скрывала этого. Не знаю, как относился папа к словам матери, но очень часто мать повторяла: «...Вот найдется Павлик, и я останусь с ним...». В конце сороковых мама даже ездила на остров Валаам, где находился госпиталь, в котором были размещены инвалиды войны без ног и рук, и искала там своего Павла. Мария Ивановна Морева умерла в 1989 году...

Долго рассматриваем привезенный нами листок с еле заметными строчками письма и пытаемся сличить с почерком матери Галины Николаевны, Марии Ивановны Моревой. Есть что-то похожее, а иногда написания букв совсем разные. Может быть, повлияло время, ведь говорят, что со временем и возрастом почерк меняется?..

«...10 августа 1941 года. Здравствуй Павел! Я послала тебе письмо 24 июля, но ответа на это письмо не получила. Не знаю почему, или много работы, или послал, а я не получила. И решила написать еще письмо, в которое вкладываю свое фото, хотя правда фото очень плохое, просто изуродовали меня. Хотела не брать, нужно снова перефотографироваться и еще 15 дней ждать. Ну я и решила послать хоть это. Носи Павел меня с собой, я буду с тобой в воздухе, на земле и на воде, везде и всюду помогать тебе уничтожать врага...».

Илья Прокофьев,
Общественный Фонд поисковых отрядов
Ленинградской области.

Титов Федор Филиппович

Летчик 1 АЭ 5-го истребительного авиаполка 61-й авиабригады ВВС Краснознаменного Балтийского Флота (КБФ) лейтенант ТИТОВ Федор Филиппович, 1914 г.р., уроженец: Рязанская область, Чапаевский район, г. Роговое.

На самолете МиГ-3 (заводской номер 2362) с мотором АМ-35 № 4434 не вернулся с боевого задания 18 августа 1941 года. Вел воздушный бой в районе Волосово Ленинградской области. Сбит, выпрыгнул с парашютом. Попал в плен, вернулся из плена в 1943 году.

Место падения самолета МиГ-3, в районе деревни Калитино Волосовского района Ленинградской области в 2003 году указано местными жителями поисковикам отряда «Уголек». Самолет полностью разграблен на металл в районе 1960-х годов. Среди обломков двигателя, была найдена часть блока с номером: .434., что, относится к номеру самолета МиГ-3 № 2362, 5-го ИАП ВВС КБФ, двигатель АМ-35 № 4434, который был сбит 18 августа 1941 года. Летчик, лейтенант Титов Федор Филиппович, выпрыгнул с парашютом и попал в плен. Вернулся в свою часть в 1943 году.

Эта информация подтверждается рассказом местного жителя, который видел, как в первые дни оккупации деревни (дер. Калитино окку-

пирована 11 августа 1941 года) при штурмовке немецкой колонны был сбит советский самолет и выпрыгнувший летчик попал в плен.

В апреле 2007 года поисковым отрядом «Рубин» проведено дополнительное обследование места падения самолета. На одном из обломков мотора обнаружен номер двигателя АМ-35а № 9 ЕА 14434.

Данные Центрального военно-морского архива:

«...18 августа 1941 года... Девять МиГ-3 и Як-1 прикрывали бомбардировщиков в районе Волосово, где встретили до пятнадцати Ме-109 и Ме-110. Вступили с ними в бой. Подожжен МиГ-3 летчика Титова, который с задания не вернулся...».

№1.	Титов Федор Филиппович	1914	Роговое	Лейтенант	МиГ-3	АМ-35	4434	Сбит 18.08.41	Плен	1943
№2.	Титов Федор Филиппович	1914	Роговое	Лейтенант	МиГ-3	АМ-35	4434	Сбит 18.08.41	Плен	1943
№3.	Титов Федор Филиппович	1914	Роговое	Лейтенант	МиГ-3	АМ-35	4434	Сбит 18.08.41	Плен	1943
№4.	Титов Федор Филиппович	1914	Роговое	Лейтенант	МиГ-3	АМ-35	4434	Сбит 18.08.41	Плен	1943
№5.	Титов Федор Филиппович	1914	Роговое	Лейтенант	МиГ-3	АМ-35	4434	Сбит 18.08.41	Плен	1943
№6.	Титов Федор Филиппович	1914	Роговое	Лейтенант	МиГ-3	АМ-35	4434	Сбит 18.08.41	Плен	1943
№7.	Титов Федор Филиппович	1914	Роговое	Лейтенант	МиГ-3	АМ-35	4434	Сбит 18.08.41	Плен	1943
№8.	Титов Федор Филиппович	1914	Роговое	Лейтенант	МиГ-3	АМ-35	4434	Сбит 18.08.41	Плен	1943
№9.	Титов Федор Филиппович	1914	Роговое	Лейтенант	МиГ-3	АМ-35	4434	Сбит 18.08.41	Плен	1943
№10.	Титов Федор Филиппович	1914	Роговое	Лейтенант	МиГ-3	АМ-35	4434	Сбит 18.08.41	Плен	1943

Донесение организационно-строительного управления КБФ от 15.4.1943. ЦВМА, фонд 864, опись 1, дело 271, лист 373об.

Товарнов Николай Иванович Дмитриев Иван Васильевич



Товарнов Н.И.

Командир звена 448-го штурмового авиаполка 281-й штурмовой авиадивизии 14-й Воздушной армии Волховского фронта лейтенант ТОВАРНОВ Николай Иванович, 1921 г.р., уроженец: РСФСР, Горьковская (в настоящее время Нижегородская) область, Вачский район, село Медоварцево, сестра Таисия Ивановна. Кадровый.

Воздушный стрелок 448-го штурмового авиаполка 281-й штурмовой авиадивизии 14-й Воздушной армии Волховского фронта младший сержант ДМИТРИЕВ Иван Васильевич, 1918 г.р., уроженец: РСФСР, Новосибирская область, Ленинский район, Толстовский участок. Жена Анна Кузьминична, проживала: РСФСР, Кемеровская область, город Ленинск-Кузнецк, ул. Береговая, д. 42. Мобилизован Ленинск-Кузнецким РВК Кемеровской обл.

Экипаж самолета Ил-2 не вернулся с боевого задания 9 октября 1943 года. Сбит зенитной артиллерией противника в районе 1 км северо-западнее дер. Березовик, упал 500 м восточнее дер. Жар Киришского района Ленинградской области, при ударе о землю взорвался.



Дмитриев И.В.

Место падения самолета Ил-2 в районе урочища Березовик Киришского района Ленинградской области обнаружено в мае 2009 года поисковым отрядом «Аверс» (г. Кириши, руководитель Владимир Васильевич Чернышев). При подъеме обломков самолета обнаружены останки двух членов экипажа. У обоих пилотов обнаружены документы: у летчика документы не читались, но была обнаружена подписанная пилотка: Товарнов, у воздушного стрелка обнаружены документы на имя Дмитриева Ивана Васильевича.

По документам Центрального архива Министерства обороны РФ установлено:

– Товарнов Николай Иванович, лейтенант, командир звена, 1921 г.р.;

– Дмитриев Иван Васильевич, младший сержант, воздушный стрелок, 1918 г.р.;

не вернулись с боевого задания 09.10.43 г., сбит ЗА в р-не 1 км с-з Березовик, 1 км с-з Липовик, упал 500 м восточнее Жар, при ударе о землю взорвался, 448 шап 281 шад 14 ВА.

21 июня 2009 года на воинском мемориале «Урочище Липовик» Киришского района Ленинградской области состоялась торжественно-траурная церемония захоронения останков экипажа. На церемонии присутствовали семьи погибших. На могиле был установлен памятник с именами погибших.

Товарнов Н.И. – Дмитриев И.В.

Работая с документами Центрального архива Министерства обороны РФ, были установлены другие события из фронтовой жизни погибшего летчика. Оказалось, что лейтенант Николай Товарнов в 1943 году был дважды сбит, но успешно возвращался живым в полк:

«... Отчет о боевой работе 448 ШАП за апрель 1943 года. (...) Младший лейтенант Товарнов и младший лейтенант Перелай с воздушным стрелком Соболевым 22 апреля 1943 года при выполнении боевого задания в районе Любань были подбиты ИА противника. Самолет младшего лейтенанта Перелай с воздушным стрелком Соболевым упал на территории противника, что 2 км западнее Чудской Бор. Летчик выпрыгнул... Младший лейтенант Товарнов был атакован 2 ФВ-190, при перелете р. Волхов на свою территорию в районе Грузино отказал мотор, летчик произвел посадку севернее 1 км д. Гачево. Самолет разбит и ремонту не подлежит. Летчик невредим, прибыл в свою часть...». Основание: ЦАМО, фонд 448 ШАП, оп. 202294, д. 3...».

Донесения инженера 281 ШАД за 1943 год:

– 14 ВА 448 шап самолет Ил-2 22.04.43 г., разбит, подбит ИА в р-не Померанье – Бабино, вынужденная посадка 1,5 км Гачево, летчик Товарнов имеет ранение в лицо;

– 14 ВА 448 шап самолет Ил-2 12.01.43 г., самолет сгорел, подбит ИА в р-не Синявино, вынужденная посадка в р-не Рабочий Поселок № 8, летчик Товарнов и воздушный стрелок Фирсин ранены, вернулись в полк 14.01.43 г.;

– 14 ВА 281 шад 448 шап самолет Ил-2 09.10.43 г., сбит ЗА в р-не цели, летчик л-т Товарнов и воздушный стрелок Дмитриев погибли.

Красноармейская книжка
Н.И.Товарнова.

Записка, адресованная
И.В.Дмитриеву.



Родственники
летчиков и поиско-
вики у могилы
Н.И.Товарнова и
И.В.Дмитриева.
21 июня 2009 года.

Тотмин Николай Яковлевич

Летчик 158-го истребительного авиаполка
7-го истребительного авиакорпуса ПВО Ленинграда
Герой Советского Союза старший лейтенант **ТОТМИН
Николай Яковлевич**, 1919 г.р., уроженец: Красноярский
край, Ирбейский район, село Усть-Яруль, мать Христинья
Ефимовна. Мобилизован Канским РВК Красноярского
края.

**23 октября 1942 года на самолете американского
производства Р-40 «Киттихаук» (заводской номер 1642)
с мотором Аллисон № 42-35048 погиб в воздушном бою,
сбит в районе Тосно Тосненского района Ленинградской
области.**



Место падения самолета «Киттихаук» в районе 1 км восточнее поселка Гладкое Тосненского района Ленинградской области обнаружено в сентябре 1990 года поисковым отрядом «Международный Исторический Фонд» (г. Ленинград, руководитель Александр Сергеевич Рувимов).

При проведении поисковых работ удалось определить тип самолета — истребитель американского производства Р-40 «Киттихаук», на которых в годы Великой Отечественной войны летали советские пилоты.

В ходе работ были обнаружены останки пилота, части пристыжной системы парашюта, найдена бирка с номером мотора: АС-42-35048.

По документам Центрального архива Министерства обороны РФ, удалось установить имя летчика:

«Ваш запрос по установлению фамилии летчика, погибшего на самолете «Киттихаук» с мотором АС-42-35048, в Центральном архиве МО РФ рассмотрен.



Тотмин Н.Я.

В ходе тщательного исследования архивных документов установлено, что старший лейтенант Тотмин Николай Яковлевич, 1919 г.р., пилот 158 истребительного авиаполка ПВО на указанном самолете сбит в воздушном бою в районе Тосно 23 октября 1942 года. Ст. лейтенант Тотмин Н.Я. окончил Батайскую авиашколу в 1940 году, член ВКП(б) с 1942 г., Герой Советского Союза (звание присвоено Указом Президиума Верховного Совета СССР от 22.07.1941 г., в воинском звании старшина, пилот 158 авиаполка 5 дивизии), холост, мать — Томина Христина Ефимовна... Приказом ГУФ КА № 01210 от 05.12.1942 ст. лейтенант Тотмин Николай Яковлевич исключен из списков Красной Армии, как погибший в боях 23.10.1942 года...».

Наградной лист на старшину Тотмина Н.Я.:

«Тотмин Николай Яковлевич отличился в воздушном бою 04.07.1941 г., во время налета неприятельской группы самолетов 6 Ю-88 и 6 Ме-109 на аэродром Рожкополье. Старшина Тотмин, находясь в составе дежурного звена, которое вылетело и приняло бой с воздушной группой противника, превосходящего в силе нашу группу, попав в тяжелое положение под атаку истребителей противника и выполняя задачу отражения налета бомбардировщиков, на исходе боя, без патронов, был атакован сверху Ме-109. Тотмин бой принял, пойдя на таран



Обломки мотора
самолета.

Тотмин Н.Я.

противника, в результате столкновения (от которого немецкий летчик пытался уклониться) немецкий летчик и самолет погиб. Тотмин из поломанного самолета (с оторванным крылом) на высоте 50 метров выбросился и распустил парашют, во время приземления накрыл куполом парашюта пламя от своего самолета, успев отстегнуться и спасти свою жизнь.

20.07.1941 г., находясь в засаде, Тотмин Н.Я. вылетел и принял бой с самолетом-разведчиком противника, который в воздушном бою сбил, но попав под огонь неприятельской зенитной артиллерии был подбит и приземлился горящий в лес, на территории, занятой противником. Тяжело ранен, находится в госпитале».

На момент гибели 23 октября 1942 года Николай Яковлевич Тотмин сбил семь самолетов противника. Это первый сибиряк, удостоенный звания Герой Советского Союза.

В апреле 1994 года на месте гибели пилота присутствовали родственники Николая Яковлевича Тотмина и представители администрации и военного комиссариата Ирбейского района Красноярского края. В аэропорту Пулково в городе Санкт-Петербурге была проведена торжественная передача останков Героя Советского Союза Н.Я.Тотмина родным погибшего для захоронения на Родине.

9 мая 1994 года останки Н.Я. Тотмина были в торжественной обстановке захоронены на Родине, в селе Усть-Яруль Ирбейского района Красноярского края.

В 1995 году одной из улиц города Тосно Ленинградской области было присвоено имя Н.Я.Тотмина.

На сайте архивов Красноярского края (http://www.krasarh.ru/k-65-letiyu-velikoy-pobedy/geroi_vov.html) размещена статья посвященная земляку-герою:

Герой Советского Союза Николай Яковлевич Тотмин.

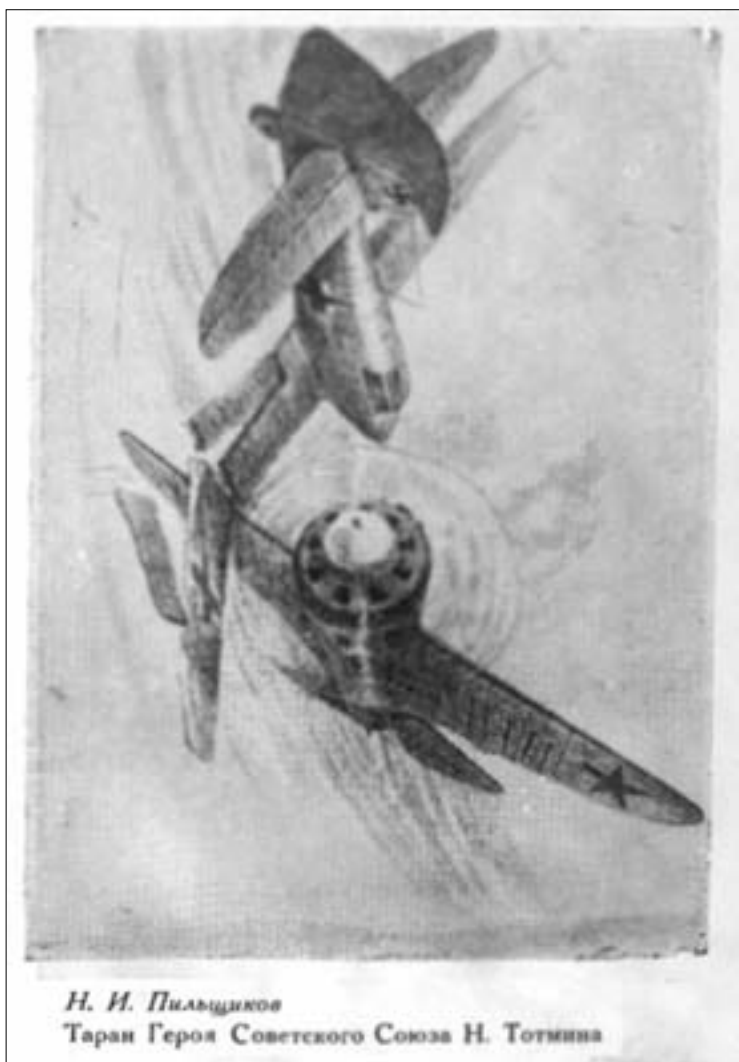
25 апреля 1967 г. исполком Красноярского городского Совета депутатов трудящихся принял решение № 194 «О присвоении наименования улицам в Северо-Западном районе города». В связи с вводом в эксплуатацию вновь выстроенных домов в 1-ом микрорайоне Северо-Западного района г.Красноярска было решено присвоить наименования улицам в честь красноярцев-героев Великой Отечественной войны. Одна из улиц была названа именем Героя Советского Союза Тотмина Николая Яковлевича. К решению горисполкома приложена справка Красноярского краевого музея: «Тотмин Николай Яковлевич — старший лейтенант, летчик-истребитель, комсомолец. Родился в 1919 г. в деревне Усть-Яруль Ирбейского района. В первые дни войны в воздушном бою он протаранил фашистский са-



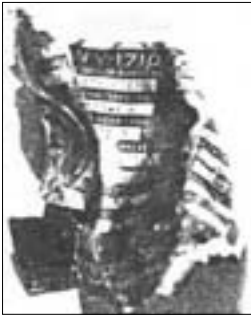
Мемориальная табличка в г.Тосно.

молет, за что Указом Президиума Верховного Совета СССР от 22 июля 1941 г. ему одному из первых красноярцев было присвоено звание Героя Советского Союза. 23 октября 1942 г. геройски погиб под Ленинградом»

Многие годы точное место гибели Тотмина Н.Я. никто не знал. В преддверии 50-летия Победы активизировали работу поисковые отряды. В соответствии с законом Российской Федерации «Об увековечении памяти погибших при защите Отечества» Генеральный



Н. И. Пальщиков
Таран Героя Советского Союза Н. Тотмина



Бирки с самолета
Н.Я.Тотмина.



Церемония
захоронения останков
Н.Я.Тотмина в родном
селе Усть-Яруль.
9 мая 1994 года.



штаб принял 24 марта 1994 г. директиву № 19 «О проведении поисковой работы в рамках Вахты памяти-94 г.», которой всем военным комиссариатам, по согласованию с органами власти, предписывалось оказывать материально-техническую помощь в проведении поисковых работ отрядам, имеющим соответствующие полномочия. Огромная работа, проведенная поисковыми отрядами, позволила установить место гибели многих защитников Отечества, перевезти их прах на родину, дала возможность людям поклониться родным и близким.

В конце марта 1994 г. в Красноярский краевой военкомат поступила телефонограмма от главного специалиста по поисковой работе Ленинградского областного комитета по делам молодежи И.Г.Прокофьева: «В Тосненском районе Ленинградской области поисковой группой найдено место падения самолета и останки Героя Советского Союза Тотмина Николая Яковлевича, уроженца с. Усть-Яруль Ирбейского района Красноярского края. Просим разыскать родственников и передать эту информацию. Возможно, они захотят приехать или даже забрать останки для захоронения».

К телефонограмме прилагался ответ Центрального архива Министерства обороны на запрос руководителя историко-поискового центра «Судьба», в котором сообщалось, что проведена работа по установлению фамилии летчика, погибшего на самолете «Киттихаук» с мотором АС-42-35048. В ходе тщательного исследования архивных документов установлено, что старший лейтенант Тотмин Николай Яковлевич, 1919 г.р., пилот 158-го истребительного авиаполка ПВО на вышеуказанном самолете сбит в воздушном бою в районе Тосно 23 октября 1942 г.

Тотмин Н.Я. после окончания семи классов Ирбейской средней школы поступил в 1936

году в Канский сельскохозяйственный техникум, а в 1937 году был призван в ряды Красной Армии. В 1940 г. окончил Батайскую авиашколу, член ВКП (б) с 1942 г., холост. На фронте с первых дней войны. 4 июля 1941 г. в небе под Ленинградом Николай Тотмин пошел в лобовой таран. Такого в мировой истории воздушных боев еще не бывало. Указом Президиума Верховного Совета СССР от 22 июля 1941 г. ему присвоено звание Героя Советского Союза. За год участия в войне совершил 93 боевых вылета, провел 29 воздушных боев, в которых лично уничтожил 7 немецких самолетов. Мать Тотмина Христина (Крестинья) Ефимовна проживала в с. Усть-Яруль Ирбейского района Красноярского края. Приказом ГУФ КА № 01210 от 5.12.1942 г. старший лейтенант Тотмин Николай Яковлевич исключен из списков Красной Армии как погибший в боях 23.10.1942 г. Извещение выслано в Красноярский краевой военкомат.

К телефонограмме, кроме справки из Центрального архива Министерства обороны, было приложено описание проведения эксгумации. Место падения самолета производства США указали жители поселка Гладкое. Оно представляло собой воронку диаметром 2 метра, заполненную водой. Рядом находились покореженные части самолета (стойка шасси, дюралевая обшивка, бронеспинка). Воронка была разрушена, так как после войны эта территория распахивалась тракторами для лесопосадок. Останки погибшего пилота встречались по всему периметру воронки. Все указывало на то, что самолет упал с большой высоты на твердый грунт с рабочим двигателем. Об этом же свидетельствует положение и состояние двигателя в воронке, а также оторванные лопасти от вала винта. Номер двигателя — 35048. Из личных вещей летчика обнаружены: фрагменты офицерского ремня, крючки от парашюта, части кожаного реглана.

Родственники, узнав о судьбе Тотмина Н.Я., обратились в крайвоенкомат с просьбой оказать помощь в перевозке останков для захоронения на родине — в с. Усть-Яруль. Финансовую помощь оказала администрация Красноярского края. В мае 1994 г. через администрацию Ирбейского района племяннику Тотмина Н.Я. — Тотмину Михаилу Анатольевичу — были выделены денежные средства для перевозки найденных в Ленинградской области останков Героя Советского Союза летчика 158-го истребительного авиационного полка Тотмина Николая Яковлевича и захоронения их по месту рождения в с. Усть-Яруль Ирбейского района.

Имя Тотмина Н.Я., как и многих других наших земляков, отдавших жизнь в борьбе с врагом, навечно вписано в историю края.

Трескин Глеб Александрович

Воздушный стрелок 943-го штурмового авиаполка 277-й штурмовой авиадивизии 13-й Воздушной армии Ленинградского фронта младший сержант ТРЕСКИН Глеб Александрович, 1922 г.р., уроженец: Узбекская ССР, город Ташкент, ул. Чехова, 1-й тупик, д. 15. Мать Трескина Г.А. Мобилизован Ленинским РВК города Ташкента.

Не вернулся с боевого задания 30 марта 1943 года в районе Саблино Тосненского района Ленинградской области на самолете Ил-2. Самолет сбит. Экипаж выбросился с парашютами. Летчик самолета Шибанов жив, перешел линию фронта, вернулся в часть.

По воспоминаниям составленным Красноборским краеведом Г.А. Зарубиным, в поселке Ульяновка (станция Саблино) Тосненского района Ленинградской области в 1968 году проживал местный житель Пляшак Алексей Антонович, который в годы войны захоронил погибшего летчика: «...Собирая материалы о поселке, мы спрашивали и про летчика. И нам удалось встретить человека Пляшака Алексея Антоновича, который его захоронил. Он нам сказал, что летчик погиб за эстакадой. Около него был парашют, и что у него в кармане была записная книжка, в которой написано: Трескин Глеб Александрович, 1921 г.р...».

По данным Центрального архива Министерства обороны РФ: Трескин Глеб Александрович, 1922 г.р., младший сержант, воздушный стрелок 943-го штурмового авиаполка 277 ШАД 13 ВА. Уроженец: г. Ташкент, ул. Чехова 1-й Тупик д. 15, мать Трескина Г.А., мобилизован Ленинским РВК города Ташкента. Пропал без вести при выполнении боевого задания 30 марта 1943 года в районе Ульяновка, летчик самолета Шибанов — жив.

По данным Тосненского РВК значится: старший сержант Трескин Глеб Александрович, погиб 20 апреля 1943 года, захоронен поселок Ульяновка ул. Аксакова.

Донесение штаба 13-й Воздушной Армии. ЦАМО РФ, фонд 58, опись 18001, дело 1213, лист 58об.

№ п/п	Фамилия, имя и отчество	Имя воинское	Должность и специальность	Пол	Место и год рождения	Класс РВК и номер моб. призыва	Дата и место призыва	Где призван	Имя, отчество и фамилия, адрес семьи или родителей
13-й Воздушная армия Ленинградского фронта									
10	ТРЕСКИН Глеб Александрович	Младший сержант	Воздушный стрелок	Муж	Ташкент Узбекская ССР 1922 г.р.	Ленинградский РВК г.Ташкента	20.04.43 г. мобилизован в Советском районе		Мать - ТРЕСКИНА Г.А. г.Ташкент, ул.Чехова 1-й тупик, д.15.
11	ШИБАНОВ Алексей Иванович	Сержант	Летчик-наблюдатель	Муж	Ульяновка Тосненского района Ленинградской области 1919 г.р.	РВК г.Тосна	20.04.43 г. мобилизован в Советском районе		Мать - ШИБАНОВА Анна Ивановна, г.Тосна, ул.Горького, д.15
13-й Воздушная армия Ленинградского фронта									
12	ШАРШИН Александр Александрович	Сержант	Летчик-наблюдатель	Муж	Ульяновка Тосненского района Ленинградской области 1918 г.р.	Ленинградский РВК г.Ташкента	20.04.43 г. мобилизован в Советском районе	г.Тосна, Ленинградская область	Мать - ШАРШИНА Анна Ивановна, г.Тосна, ул.Горького, д.15
13-й Воздушная армия Ленинградского фронта									
13	УРАДОВ Александр Александрович	Сержант	Летчик-наблюдатель	Муж	Ульяновка Тосненского района Ленинградской области 1918 г.р.	Ленинградский РВК г.Ташкента	20.04.43 г. мобилизован в Советском районе	Ульяновка Тосненского района Ленинградской области	Мать - ШАРШИНА Анна Ивановна, г.Тосна, ул.Горького, д.15
14	УРАДОВ Александр Александрович	Сержант	Летчик-наблюдатель	Муж	Ульяновка Тосненского района Ленинградской области 1918 г.р.	Ленинградский РВК г.Ташкента	20.04.43 г. мобилизован в Советском районе	Ульяновка Тосненского района Ленинградской области	Мать - ШАРШИНА Анна Ивановна, г.Тосна, ул.Горького, д.15
НАЧАЛЬНИК ШТАБА 13-й ВОЗДУШНОЙ АРМИИ									
Подпись: <i>Косов</i>									
Подпись: <i>Косов</i>									

Труфанов Михаил Иванович

Летчик 29-го гвардейского истребительного авиаполка 275-й истребительной авиадивизии 13-й Воздушной армии Ленинградского фронта гвардии лейтенант ТРУФАНОВ Михаил Иванович, 1919 г.р., уроженец: УССР, город Киев, Нечаевская ул., д. 23, кв. 29, отец Иван Павлович, мать Матрена Тихоновна. Кадровый, добровольно поступил и закончил Киевский аэроклуб, мобилизован Петровским РВК города Киева.

14 января 1943 года на самолете американского производства Р-40 «Киттихаук» (заводской номер 1802) с мотором Аллисон АС-42-53068 не вернулся с боевого задания, погиб в воздушном бою в районе Синявино Мгинского (ныне Кировского) района Ленинградской области.



Бирка с номером мотора самолета: Allison V-1710 № АС-42-53068.

Место падения самолета американского производства «Киттихаук» в районе станции 11 км железной дорги Мга – Невдубстрой Кировского района Ленинградской области обнаружено в 1994 году поисковым отрядом «Северо-Запад» (г. Санкт-Петербург, руководитель Илья Владиславович Дюринский).

При проведении поисковых работ установлен номер двигателя самолета: № АС-42-35068 и найдены останки пилота.

На запрос в Центральный архив Министерства обороны РФ пришел следующий ответ:

«В ходе тщательного исследования архивных документов установлено: «гвардии лейтенант Труфанов Михаил Иванович, 1919 г.р., пилот 29 гвардейского ИАП, на выше указан-

ном самолете 14 января 1943 года сбит в воздушном бою в районе Синявино, самолет упал на территории противника, летчик погиб».

Приказом ГУФ КА (Главного управления формирования и комплектования Красной Армии) № 0227 от 24.02.1943 г. лейтенант Труфанов Михаил Иванович, 1919 г.р., пилот 29 ГИАП, исключен из списков КА, как погибший в боях 14 января 1943 года. Извещение выслано в Киевский ОВК. Повторно извещение выслано в Киевский ГВК 29.03.1979 г.».

Останки гвардии лейтенанта М.И. Труфанова были похоронены 25 декабря 1995 года на воинском мемориале «Ивановский Пятачок» (пос. Ивановское) в городе Отрадное Кировского района Ленинградской области.

Церемония захоронения останков летчиков М.И.Труфанова и Ф.Н.Костенко на воинском мемориале «Ивановский пяточок». 25 декабря 1995 года.



Турянский Виктор Николаевич Корнилов Кирилл Георгиевич Сагамонов Граим (Грант) Григорьевич

Место падения самолета СБ в районе 1 километра от урочища Тортолово, на берегу ручья Березовый Кировского района Ленинградской области обнаружено в июле 2003 года поисковым отрядом «Мга». 24 августа 2003 года специалистами Общественного фонда поисковых отрядов Ленинградской области проведено обследование места падения самолета. Обнаружен один разобранный двигатель, и стойка шасси с куском крыла. Самолет подвергся разграблению на цветной металл. На двигателе установлен номер: М-103 № 043-249. Далее работы не проводились, из-за сильной обводненности места. По версии поисковиков, самолет погиб, вероятнее всего, осенью 1941 года.

По проведенным архивным исследованиям с документами Центрального архива Министерства обороны РФ, установлено: 6 октября 1941 года в составе 9 СБ вылетали бомбардировать скопление пехоты и артиллерии противника у хутора, что юго-восточнее Синявинской высоты 1–2 км севернее пос. Михайловский, отметка 42.0. После бомбометания самолет СБ № 55/14 с моторами М-103 №/№ 043-249, 023-1183, в составе экипажа: летчик, командир АЭ, капитан Турянский Виктор Николаевич, штурман, штурман АЭ, старший лейтенант Корнилов Кирилл Георгиевич, 1912 г.р., стрелок-радист, младший сержант Сагамонов (Сагамонов) Грант Григорьевич, 1919 г.р., от цели не возвратился. Причина неизвестна.

В марте 2005 года поисковым отрядом «Мга» проведены работы по подъему обломков самолета из воронки. В воронке останки экипажа не обнаружены. Найден штурвал и части радиостанции. Скорее всего, останки погибшего экипажа находятся на отвалах воронки.

При дополнительном обследовании места падения самолета в октябре 2006 года (п/о «Рубин» и «Высота») установлено, что действительно поисковым отрядом «Мга» была частично обследована воронка, но не отвалы и не прилегающая местность по ходу разлета обломков самолета. При обследовании в радиусе разлета обломков самолета обнаружен второй коленвал на котором номер мотора 023-1153 (причем хорошо читается цифра 5 а не 8 как в донесении). На одном из обломков обнаружена бирка с номером: 80-55. Останков экипажа не обнаружено.

Работы на месте падения будут продолжены.

Командир АЭ 452-го скоростного бомбардировочного авиаполка 3-й Резервной авиагруппы ВВС Ленинградского фронта капитан ТУРЯНСКИЙ Виктор Николаевич, 1911 г.р., уроженец: г.Ростов-на-Дону. Жена Степанова З.В., проживала: РСФСР, Ростовская область, город Азов-на-Дону, ул. Толстовская, д. 44. В Красной Армии с сентября 1933 года.

Штурман АЭ 452-го скоростного бомбардировочного авиаполка 3-й Резервной авиагруппы ВВС Ленинградского фронта старший лейтенант КОРНИЛОВ Кирилл Георгиевич, 1912 г.р., уроженец: БССР, город Витебск, пр. Бебеля, д. 178, жена Корыткина Н.М. Мобилизован по спецнабору Горловского райкома ВКП(б).

Воздушный стрелок-радист 452-го скоростного бомбардировочного авиаполка 3-й Резервной авиагруппы ВВС Ленинградского фронта младший сержант САГАМОНОВ Граим (Грант) Григорьевич, 1919 г.р., уроженец: Кафанский уезд, село Верхнее Хотино. Сестра Лавцева Л.Г., проживала: Азербайджанская ССР, город Баку, поселок Монтен, д. 86, кв. 35. Мобилизован Бакинским РВК.

Экипаж самолета СБ (заводской номер 55/14) с моторами М-103 №/№ 043-249, 023-1183 не вернулся с боевого задания 6 октября 1941 года из района Синявино Мгинского (сейчас Кировского) района Ленинградской области.



Тутуров Константин Константинович

Летчик 801-го штурмового авиаполка 232-й штурмовой авиадивизии 14-й Воздушной армии Волховского фронта младший лейтенант **ТУТУРОВ Константин Константинович**, 1921 г.р., уроженец: Казахская ССР, Западно-Казахстанская область, город Уральск. Мать Евдокия Николаевна, проживала: РСФСР, город Москва, станция Быково, поселок Мячково, больница. Мобилизован Дзержинским РВК города Москвы.

18 февраля 1943 года на одноместном варианте самолета Ил-2 (заводской номер 9925) с мотором АМ-38 № 292325 не вернулся с боевого задания из района Макарьевская Пустынь Тосненского района Ленинградской области.



На одном из обломков номер самолета.

Бронекорпус самолета К.К. Тутурова.



Место падения самолета Ил-2 в районе болота у ручья Тишинец в районе Макарьевская Пустынь Тосненского района Ленинградской области обнаружено в июне 2003 года поисковым отрядом «Любань». При обследовании места падения самолета специалистами Общественного фонда поисковых отрядов Ленинградской области установлен номер самолета: № 1879925 и номер двигателя: АМ-38 № 292325. Останков пилота не обнаружено, хотя была найдена вся пристыжная система от парашюта.

Анализируя собранную информацию и установленные номера, поисковики пришли к выводу, что самолет упал в расположении тыловых частей 165 стрелковой дивизии 54-й армии Волховского фронта. По данным Центрального архива Министерства обороны РФ стало известно, что на данном самолете погиб пилот, младший лейтенант Тутуров Константин Константинович, который значится не вернувшимся с боевого задания из района Макарьевская Пустынь 18 февраля 1943 года.

Скорее всего, тело пилота было захоронено наземными войсками.

В октябре 2004 года было проведено дополнительное обследование места падения самолета. В результате обследования в 100 метрах от основных обломков самолета были обнаружены останки пилота, части реглана, два ремешка.

Останки погибшего летчика были торжественно захоронены 9 мая 2005 года на воинском мемориале «Березовая Аллея» в городе Любань Тосненского района Ленинградской области. На церемонии захоронения присутствовала внучатая племянница погибшего летчика.



Документы Центрального архива Министерства обороны РФ: фонд 14 ВА, опись 6278, дело 76:

В деле «Оперсводки...» 14 ВА значится: «Оперсводка № 98 Штаба ОГ 14 ВА, Горка, к 20:00 18 февраля 1943 года:

...№3 — 232 ШАД бомбардировочно-штурмовыми действиями парами и четверками Ил-2 уничтожала огневые средства и живую силу противника в опорных пунктах Макарьевская Пустынь, Замостье, Ивановское, уничтожала подходящие резервы противника по дорогам: Ивановское – Замостье, Замостье – Будково. Летало самолетов — 26. Произведено самолетовылетов — 34.

Свои потери: не возвратилось с боевых заданий 4 Ил-2 (летчики — младшие лейтенанты Карташев, Шишковец, Горбунов, Тутуров). Первые два Ил-2 были потеряны ведущим после атаки цели, вторые Ил-2 после выполнения задания ушли курсом 80–85* на свою территорию, место посадки выясняется. Один Ил-2 (летчик — старший лейтенант Петров) подбит ЗА, упал в районе Оломна. Самолет разбит, летчик невредим...».

ЦАМО, фонд 7 гв. ШАД, опись 1, дело 7: В деле «Оперативные сводки 232 ШАД (7 гв. ШАД)»: «Оперативная сводка № 40 Штаб

Тутуров К.К.

232 ШАД. Чаплино. 18 февраля 1943 года. 22:00.

...№ 4 — 801 ШАП в течении дня группами 6–5 самолетов Ил-2 бомбардировочными и огневыми ударами подавлял и уничтожал мин-батареи, ДЗОТы, блиндажи и огневые точки противника в опорном пункте Макарьевская Пустынь.

2 Ил-2 № 8925 младший лейтенант Горбунов и № 9925 младший лейтенант Тутуров после атаки целей вышли с курсом 85–90* на свою территорию, на аэродром не возвратились, место посадки и состояние неизвестно...».

ЦАМО, фонд 14 ВА, опись 6278, дело 74: «Сведения о боевых потерях матчасти самолетов и личного состава за февраль 1943 года 14 ВА».

«...801 ШАП.

№ 6. Пилот старший, младший лейтенант Тутуров К.К., 18 февраля 1943 года не возвратился с боевого задания. Состояние экипажа — неизвестно. Состояние самолета, Ил-2 № 9925 — неизвестно...».

ЦАМО, фонд 7 гв. ШАД, опись 2, дело 10: «Приказы общие и по личному составу 232 ШАД».

«...Приказ № 035 от 28 февраля 1943 года.

...3. Самолеты Ил-2 801 ШАП №/№ 5604, 8925, 9925, 5648, 5500 с моторами АМ-38 №/№ 2288, 2325, 4389, 4471, 5602, как потерянные при боевой работе из состава полка исключить и списать по книгам учета самолетов и моторов. Основание: приказ 801 ШАП № 023 от 28 февраля 1943 года...».



**Церемония
захоронения останков
К.К. Тутурова.
9 мая 2004 года.**

Умнов Михаил Александрович Ухмылин Александр Васильевич

Летчик 999-го штурмового авиаполка 277-й штурмовой авиадивизии 13-й Воздушной армии младший лейтенант УМНОВ Михаил Александрович, 1922 г.р., уроженец: РСФСР, Горьковская область, город Арзамас. Отец Александр Андреевич проживал: РСФСР, город Киров, ул. Карла Маркса, д. 40, кв. 3. Мобилизован Сталинским РВК города Кирова.

Воздушный стрелок 999-го штурмового авиаполка 277-й штурмовой авиадивизии 13-й Воздушной армии сержант УХМЫЛИН Александр Васильевич, 1919 г.р., уроженец: РСФСР, Тамбовская область, Ракшинский район, дер. Островки (Островка), отец Василий Афанасьевич. Мобилизован: Комсомольским РВК Хабаровского края.

Экипаж самолета Ил-2 не вернулся с боевого задания 26 июля 1943 года из района Синявино Мгинского (в настоящее время Кировского) района Ленинградской области.

Место падения самолета Ил-2 в районе дороги Кировск – Мга (не доезжая поворота на Мгу 200 метров, 100 метров от дороги) Кировского района Ленинградской области было обнаружено в марте 2008 года поисковым отрядом «Мга» (Илья Ульяненко). На месте падения находилась небольшая воронка, и разбросанные небольшие фрагменты обломков самолета Ил-2. Рядом с воронкой была обнаружена 50 кг авиационная бомба, которая, скорее всего, находилась на борту самолета, но по каким-либо причинам не сдетонировала при падении само-

На наушнике
нацарапано:
«Умнов Мих. А.»



Ухмылин А.В.

лета. При вскрытии воронки были обнаружены раздробленные останки экипажа. На одном лингафоне от наушника была обнаружена нацарапанная надпись: «Умнов Мих.А.».

Сопоставив сведения Центрального архива Министерства обороны было установлено: «...Самолет Ил-2 из состава 999 ШАП 277 ШАД 26 июля 1943 года сбит в районе Синявино. Экипаж самолета:

- Умнов Михаил Александрович, младший лейтенант летчик;
- Ухмылин Александр Васильевич, сержант воздушный стрелок.

В период осени 2008 года и весны 2009 года поисковыми отрядами «Мга» и «Альтаир» (г. Тамбов, руководитель Елена Валатина) проведены дополнительные работы по поиску останков погибшего экипажа.

22 июня 2009 года на воинском братском захоронении в поселке Марьино (г. Кировск) Кировского района Ленинградской области состоялась торжественно-траурная церемония захоронения останков погибших.

Благодаря помощи тамбовских поисковиков из отряда «Альтаир» (г. Тамбов) и лично его командиру Елене Валатиной удалось разыс-

касть в Тамбове родных и близких воздушного стрелка Александра Ухмылина.

Вот рассказ Ледовских Александры Ивановны — племянницы и крестницы Ухмылина Александра Васильевича: «...Дядя родился в селе Островка Хлыстовского с/с Ракшинского (ныне — Моршанского) района, Тамбовской области в крестьянской семье. Отец — Ва-

Бабушка полола траву в огороде, к ней подошла почтальонка и передала бумагу. Бабушка прочитала и стала падать на землю. Потом долго плакала и говорила, что погиб Саня.

О том, что он воевал под Ленинградом, мы не знали. Мой папа тоже воевал в Ленинградской области, охранял Дорогу жизни на озере. Значит, совсем рядом воевали...».



Александр Ухмылин с матерью Анной Егоровной и сослуживцами.

силий Афанасьевич, мать — Анна Егоровна. Александр был средним сыном, старший, Иван Васильевич (1913 г. рождения) — отец Александры Ивановны, и младший, Николай Васильевич (1921 г. рождения). Все трое воевали. Старший и младший с ранениями, но вернулись домой. Сейчас их нет уже в живых. А средний, Саня, как все его звали, закончил в родном селе начальную школу. Учился в школе рабочей молодежи в соседнем селе Хлыстово. Работал в колхозе «Дружба». Перед войной, в 1939 году уехал по призыву комсомола на стройки Дальнего Востока. Наверное, строил Комсомольск-на-Амуре. Фотография с бабушкой, его мамой, Анной Егоровной, сделана перед отъездом Сани на Дальний Восток. Оттуда приходили письма, в одном из них он прислал фотографию девушки. Возможно, она была его невеста, поэтому и фото прислал родителям.

С фронта письма тоже присылал и фотографию, на которой снят, должно быть, со своими сослуживцами (на фото Александр стоит слева). Александра Ивановна хорошо помнит строчку из письма крестного: «...Я вижу, как горят фашистские самолеты в нашем небе...». Помнит она и как принесли похоронку на дядю.

И Елена Валатина добавляет: «...Александра Ивановна очень благодарна всем поисковикам за установленную судьбу ее крестного и дяди. Если позволит здоровье, возможно, съездит на место гибели и могилу...».

Церемония захоронения в п.Марьино. 22 июня 2009 года.



Федотов Иван Михайлович

Летчик 102-го гвардейского истребительного авиаполка ПВО ВВС Ленинградского военного округа гвардии старший лейтенант ФЕДОТОВ Иван Михайлович, 1923 г.р., уроженец: РСФСР, Горьковская (в настоящее время Нижегородская) область, Чкаловский район, станция Сейма.

На самолете английского производства «Спитфайр» погиб при катастрофе самолета 23 июля 1947 года в районе Ржевского полигона Всеволожского района Ленинградской области.

История жизни Ивана Федотова интересна тем, что в годы Великой Отечественной войны он сбил последний немецкий самолет под Ленинградом.

8 марта 1945 года Иван Михайлович Федотов совершал тренировочный полет. Заметив на большой высоте след самолета, И.М. Федотов пошел на перехват и опознал неизвестный самолет как немецкий разведчик Me-110. Навязав противнику бой, Иван Федотов подбил немецкий самолет и заставил сесть на вынужденную посадку в лесу под Кингисеппом. Экипаж вражеского самолета попал в плен. Это был 250-й боевой вылет немецких разведчиков.

За этот подвиг Иван Михайлович Федотов был награжден орденом Красного Знамени.

23 июля 1947 года И.М. Федотов совершал тренировочный полет. Неожиданно его истре-



Федотов И.М.

битель «Спитфайр» свалился в пикирование и с большой высоты врезался в землю в районе станции Бернгардовка Всеволожского района Ленинградской области. Очевидно пилот потерял сознание в воздухе, или отказали рули высоты.

Место падения самолета было установлено сразу, но извлечь останки с большой глубины, из постоянно заливаемой водой воронки не удалось. В нескольких километрах от места гибели летчика была сооружена символическая могила, которая со временем исчезла.

В 1995 году по просьбе ветеранов 102-го гвардейского авиаполка на месте гибели самолета Ивана Федотова приступил к поисковым работам по извлечению обломков самолета и останков пилота поисковый отряд «Северо-Запад» (г. Санкт-Петербург, руководитель Илья Владиславович Дюринский) при содействии поискового отряда «Космос» ВИКА имени А.Ф.Можайского. За два месяца работ удалось извлечь останки гвардии старшего лейтенанта И.М. Федотова и многие детали самолета.

6 мая 1995 года останки героя-истребителя были похоронены на кладбище летчиков в городском парке «Сосновка» Выборгского района Санкт-Петербурга.

Могила И.М.Федотова на кладбище летчиков в парке «Сосновка».



Филимошин Иван Георгиевич Третьяков Владимир Дмитриевич Гладков Борис Ефимович



Третьяков В.Д.

Место падения самолета Пе-2 в районе урочища Кородыня, место впадения ручья Кородынька в реку Тигода Тосненского района Ленинградской области, обнаружено в октябре 2004 года поисковиками отряда «Любань» (командир Игорь Вячеславович Суров). При проведении поисковых работ установлено, что самолет взорвался. В воронке обнаружены кок с чашками винта на которых выбиты следующие номера: в 61 б1 28235540 серия 5. Рядом с воронкой обнаружены останки экипажа. Из личных вещей одного из членов экипажа найдена расческа. Обнаружены гильзы от авиавооружения самолета 12,7 мм 1941 года выпуска. На бирке от электроприбора дата выпуска: 1942 год.

3 апреля 2005 года специалистами Общественного фонда поисковых отрядов Ленинградской области проведено дополнительное обследование места падения самолета. На валу редуктора и шестерне обнаружен номер мотора 222-226.

Останки погибших торжественно захоронены 9 мая 2005 года на воинском мемориале «Березовая Аллея» в г.Любань Тосненского района Ленинградской области.

Командир звена (приказ о назначении на должность заместителя командира АЭ пришел в полк после гибели пилота) 46-го бомбардировочного авиаполка 263-й бомбардировочной авиадивизии 1-го бомбардировочного авиакорпуса младший лейтенант (приказ о присвоении звания лейтенанта пришел в полк в мае 1943 года, после гибели пилота) ФИЛИМОШИН Иван Георгиевич, 1914 г.р., уроженец: РСФСР, город Москва, ул. Горького, д. 26, кв. 11.

Жена Калашникова Фаина Николаевна, проживала: РСФСР, Челябинская область, город Златоуст. Кадровый.

Штурман звена 46-го бомбардировочного авиаполка 263-й бомбардировочной авиадивизии 1-го бомбардировочного авиакорпуса старший лейтенант ТРЕТЬЯКОВ Владимир Дмитриевич, 1914 г.р., уроженец: РСФСР, Архангельская область, Приозерный район, Кенозерский сельский совет, деревня Макуйловская. Жена Антонина Матвеевна, проживала: РСФСР, город Чкалов, Малый переулочек, д. 6. Мобилизован Плесецким РВК Архангельской области. Кадровый.

Экипаж самолета Пе-2 (заводской номер 2833914) с моторами М-105 №/№ 222-226 и 222-225 при выполнении боевого задания столкнулся с самолетом Пе-2 летчика сержанта Черного в районе Смердыня Тосненского района Ленинградской области. Воздушный стрелок-радист сержант ГЛАДКОВ Борис Ефимович выпрыгнул с парашютом и вернулся в полк.

В мае 2005 года проведено дополнительное обследование места падения, на чашке винта обнаружен номер: 28235540. Обнаружен еще один крючок от парашюта. При разборке обломков редуктора на внутренних деталях (два полукольца) выбит один и тот же номер: 22505. На одном из лючков самолета обнаружен номер самолета, нанесенный красной краской через трафарет: 2833914.

По информации Михаила Романова (руководитель поискового отряда г.Пустошка Псковской области) в феврале 1943 года в целях обеспечения помощи Волховскому фронту привлекались части 3 ВА, в том числе 293-я бомбардировочная авиадивизия (в последствии 8-я гв. БАД), в составе трех полков:

780 БАП, 804 БАП, 854 БАП. По проведенной работе в Центральном архиве Министерства обороны РФ установлено, что именно в этих полках встречаются похожие номера моторов, погибшие в феврале 1943 года в Тосненском районе Ленинградской области. Архивной работой М. Романовым установлено, что мотор М-105 № 222-226 был поставлен на учет в 804 бап 293 бад (приказ 804 бап от 30.08.1942 года № 040), утвержден приказом 293 БАД от 15.09.1942 года № 028 (г. Ногинск), где самолет Пе-2 № 29/06 с моторами М-105 №/№ 222-226, 222-225. Проанализировав доступные документы 293 бад, установлено, что в августе 1942 года дивизией было принято на учет большое количество самолетов Пе-2, которые имели следующие номера: 2433914, 2333914, 2133914. Так вполне возможно, что самолет Пе-2 № 29/06 ремонтировался и поэтому мотор № 222-226 был заменен и установлен на самолет 2833914, который, скорее всего, был получен полком чуть позже.

Обломки самолета на месте падения.



По проведенной архивной работе Михаилом Романовым установлено: самолет Пе-2 № 28-14 (пропущены цифры с номером завода: 339) с моторами М-105 №/№ 222-226, 222-225, 46-го пикирующего бомбардировочного авиаполка 263 БАД 1 БАК, в составе экипажа: летчик, командир звена, младший лейтенант Филимошин Иван Георгиевич, штурман звена, старший лейтенант Третьяков Владимир Дмитриевич, стрелок-радист, сержант Гладков

Борис Ефимович не вернулся с боевого задания 11 февраля 1943 года из района Смердыня. По документам 46 БАП, значит: 11 февраля 1943 года после первого захода на БШУ по станции Ушаки, при построении на вторую атаку столкнулись в воздухе два самолета Пе-2, командира звена, младшего лейтенанта Филимошина и летчика, старшего сержанта Черный. Самолеты упали и сгорели в районе цели. Из экипажей двух самолетов выпрыгнули на парашютах и спаслись: пилот, старший сержант Черный, его штурман, младший лейтенант Костюковский и стрелок-радист из экипажа Филимошина, сержант Гладков Б.Е. Командир звена, младший лейтенант Филимошин, штурман звена, старший лейтенант Третьяков — погибли вместе с самолетом, стрелок-радист из экипажа Черный — сержант Сергеев — расстрелян в воздухе при спуске на парашюте над линией фронта, опустился мертвым, похоронен наземными частями в районе Смердыня.

Из вышеперечисленного можно сделать вывод, что самолет Пе-2 29/06 с моторами М-105 №/№ 222-226, 222-225, который в августе 1942 года числился за 804 БАП 293 БАД, впоследствии в связи с ремонтом был списан и уцелевшие моторы были установлены на самолет Пе-2 № 28-14 (полный номер: 2833914) и передан в состав 263 БАД в 46 БАП, где и погиб 11 февраля 1943 года.

28 января 2007 года родные погибшего штурмана экипажа, Третьякова В.Д. — сын Юрий Владимирович и три внука — были на месте гибели самолета, где настоятель Макарьевского монастыря отец Давид произвел отпевание погибших. В этот же день родные побывали на воинском захоронении на мемориале «Березовая Аллея» в г. Любань на могиле.

Для сведения:

– Сергеев Георгий Ефимович, 1919 г.р., уроженец: РСФСР, Ивановская область, Ковровский район, село Андреевка, отец Ефим Кириллович. Мобилизован Ковровским РВК, сержант, стрелок-радист 46 бап 263 бад 1 БАК. Столкнулся с самолетом Пе-2 летчика Филимошина, спускаясь на парашюте, расстрелян противником в воздухе 11.02.43 г. в р-не Смердыня, похоронен наземными войсками в р-не Смердыня. Экипаж: летчик ст. серж. Черный, штурман мл. л-т Костюковский — применили парашюты, живы.

Погибшим в небе Любани, посвящается...

Сколько бы лет не прошло с того дня как отгремели залпы Великой Отечественной войны, благодарные потомки будут всегда помнить о тех людях, кто приближал долгожданную Победу над врагом. Ежегодно, в памятные дни русской воинской славы мы вспоминаем эти события полувековой давности. 28 января 2007 года в Ленинградской области будет праздноваться 63-я годовщина освобождения города Любани от немецко-фашистских захватчиков...

63 года назад советский народ услышал долгожданную новость:

«От Советского Информбюро 28 января 1944 года:

...Войска Волховского фронта после упорных боёв овладели городом и важной железнодорожной станцией ЛЮБАНЫ и, продвигаясь вперёд, северо-западнее, западнее и южнее ЛЮБАНЫ овладели населёнными пунктами ПЕРИ, РАМБОЛОВО, МИНА, ЛИСИНОКОРПУС, СИДОРОВО, УСАДИЩЕ, МЕЛЬНИЦА, ЛУСТОВКА, ГРИШКИНО, КАМЕНКА, БОЛОТНИЦА, ВАРВАРИНСКИЙ, КИРКОВО и железнодорожными станциями ПОМЕРАНЫЕ, ТРУБНИКОВ БОР, БАБИНО и ТОРФЯНОЕ...».

Каждый год 28 января в Любани на воинском мемориале «Березовая Аллея», который находится на возвышенности с правой стороны железной дороги на Ленинград, собираются жители города, оставшиеся в живых ветераны Великой Отечественной и молодежь чтобы отдать долг Памяти павшим героям.

В этот день белый снег, на могилах погибших воинов расцветет алыми гвоздиками. Морозный воздух обожжет лица присутствующих январским холодом 44-го и жгучей стужей февраля 43-го... Вспомнятся и еще долго будут нестись и звучать над городом куплеты песни марта 1942 года «Волховской застольной»: «...Кто умирал на снегу, кто в Ленинград пробирался болотами, горло ломая врагу...».

А над одной могилой, которая еще свежая — и двух лет не прошло, как появилась она на воинском захоронении, будут молчаливо стоять несколько людей, совсем разных, но объединенных одним смыслом бытия — памятью... Памятью о тех, кто не дожил до Великого Дня Победы.

На могиле пока нет памятника и даже нет таблички — земля еще не осела на свежей могиле. Но памятник появится уже скоро — 9 мая, в годовщину захоронения тех, чьи останки лежат в этой могиле. И будут на этом памятнике выбиты следующие слова: «Экипаж 46-го бомбардировочного авиаполка 263-й бомбардировочной авиадивизии 1-го бомбардировочного авиакорпуса: командир звена младший лейте-

нант Филимошин Иван Георгиевич, 1914 г.р., штурман звена старший лейтенант Третьяков Владимир Дмитриевич, 1914 г.р., погибли при выполнении боевого задания 11 февраля 1943 года».



На остывшей холодной земле могильного холмика будет стоять чарка, наполненная до краев водкой, одна на двоих, с положенным сверху кусочком черного ленинградского хлеба. Стоящие рядом люди из рук в руки передадут простой солдатский котелок, также наполненный русской водкой, и молча выпьют за упокой душ наконец-то преданных земле воинов, хоть и спустя 60 лет после их смерти.

Юрий Владимирович Третьяков, сын одного из погибших — штурмана самолета, расскажет ребятам об отце. Жаль, но его он помнит только по фотографиям и рассказам матери. На одной из фотографий Юрий Владимирович заснят еще годовалым ребенком на руках матери, рядом с еще живым отцом.

**Сын В.Д. Третьякова
Юрий Владимирович
на захоронении
останков отца.
28 января 2007 года.**

**Владимир Третьяков с
женой и сыном.**





Номер мотора на редукторе: 222-226.

Игорь Суров, командир поискового отряда «Любань» расскажет, как в октябре 2004 года прямо в устье ручья Кородынька, который впадает в речку Тигода, наткнулся на обломки самолета. Когда вывез на место отряд, и они приступили к поисковым работам, поняли, что среди искореженного металла лежат останки экипажа самолета. Потом ребята расскажут о том, как тяжело и долго приходилось вести поиски документов и вычислять имена погибших летчиков. Сколько гипотез и выводов было отработано, какие удивительные случайности происходили при установлении этих данных. И вот эту историю мы и хотим рассказать вам...

В октябре 2004 года поисковиками отряда «Любань» под руководством Игоря Вячеславовича Сулова в устье ручья Кородынька, в урочище с одноименным названием, что находится в 12 км от Любани, среди обломков самолета Пе-2 были обнаружены останки экипажа самолета. Как говорилось выше, самолет упал прямо в ручей, недалеко от его впадения в речку Тигода. Обломки конструкции самолета и рваные куски дюрала встречались на обоих берегах ручья. Одну из стоек шасси поисковики нашли в метрах 100 от основного места падения самолета, что говорило о том, что самолет при падении взорвался. При обследовании металлоискателем места падения самолета на левом берегу ручья, на глубине более метра ребята обнаружили обломки редуктора одного из двигателей самолета. Две лопасти воздушного винта были обломаны еще при соприкосновении самолета с землей: стало ясно, что бомбардировщик падал с рабочими двигателями. Третья лопасть, которая осталась на валу редуктора, стояла под углом 90° по отношению к земной поверхности словно свеча, будто символический памятник, поставленный самим временем погибшему экипажу...

Тогда ребятам из Любани удалось отыскать и собрать по берегам, и по каменистому дну ручья, сильно раздробленные останки экипажа, пряжки и карабины от пристяжной системы парашюта, и даже обнаружить рядом с останками одного погибшего небольшую расческу, единственную личную вещь одного из летчиков.

После продолжительной зимы, в начале апреля 2005 года мы снова вернулись к обломкам самолета, так как оставалось невыясненным самое главное — кто же погиб на этом самолете. Предварительно захватив с собой набор автомобильных ключей, мы полностью разобрали остаток редуктора и вот удача — на одном из внутренних стопорных колец обнаружили продублированный еще на заводе, во время сборки мотора, его заводской

номер: 222-226. Это действительно была удача — появились первые шансы на то, что рано или поздно нам удастся установить личности погибших летчиков. Хотя в начале обнаруженный номер нас сильно озадачил, так как ранее нам не приходилось сталкиваться именно с такой классификацией номеров мотора М-105.

9 мая 2005 года на воинском мемориале «Березовая Аллея» состоялась торжественно-траурная церемония захоронения останков пока еще неизвестных пилотов. По старой традиции, чтобы помянуть погибших мы приехали также и на место их гибели, благо от Любани это место, как говорилось выше, было всего в 12 километрах. Мы спустились на дно ручья к тому месту, где ранее находили останки экипажа и искореженные обломки самолета. Весенняя вода быстрым потоком спускалась по ручью с полей. Талый снег здесь еще полностью не растаял, и вдруг кто-то из нас увидел в самом русле ручья блестящий кусок авиационного алюминия. Вытащив его из воды, мы поняли, что это один из технологических лючков, которых на самолете было достаточно много и которые служили для облегчения работы техников при обслуживании самолета. Отмыв лючок от торфяного налета, так как почва в этих местах в основном болотистая, мы увидели проступающие цифры. Они были нанесены красной краской по трафарету. Как будто кто-то свыше нам еще раз подсказывал,



что этот погибший экипаж не останется неизвестным. На лючке был нанесен заводской номер самолета: 2833914. Такие заводские номера дублировались на многих съемных частях и агрегатах самолета для наземных технических служб, так как многие детали самолета целенаправленно подгонялись именно к одной из собираемых машин.

Пытаясь проанализировать наши находки, мы пришли к выводу, что, скорее всего, самолет погиб в конце 1942 или начале 1943 года. На это указывали обнаруженные нами косвенные данные: так на одном из агрегатов

Заводской номер самолета на крышке одного из лючков: 2833914.

электрооборудования самолета мы обнаружили бирку, датированную 1942 годом. Да и установленный заводской номер самолета говорил о том, что данный самолет был выпущен позднее 1941 года, так как в первоначальной классификации номеров самолетов выпускаемых 39 заводом, номер завода, то есть цифры 39, всегда ставились перед номером серии и самым номером самолета в серии. Значит, уже полностью отпалаги погибшие экипажи 275-го и 225-го ближнебомбардировочных полков 3-й Резервной авиагруппы, которые понесли большие потери под Любанью при нанесении бомбоштурмовых ударов по вражескому аэродрому Бородулино в сентябре 1941 года. Другой полк, 125-й ближнебомбардировочный, 15 января 1942 года выбыл из состава ВВС Ленинградского фронта и поэтому его экипажи не подходили под наш случай. В марте 1942 года под Любанью значились погибшими несколько экипажей 121-го ближнебомбардировочного авиаполка 2-й Резервной авиагруппы, но погибли эти экипажи, на основании архивных документов, западнее Любани, а обломки самолета, которые мы нашли, находились восточнее, да и заводские номера самолетов и моторов, числившиеся за полком, никак не совпадали с найденными нами номерами. В 1943 году самолеты Пе-2 были на вооружении нескольких авиаполков Ленинградского и Волховского фронтов, но район Любани был в зоне ответственности ВВС Волховского фронта и поэтому гибель самолетов 34-го гвардейского и 140-го бомбардировочных авиаполков, а также 13-го отдельного разведывательного авиаполка Ленинградского фронта казалась маловероятной. Еще самолеты Пе-2 были на вооружении ВВС Краснознаменного Балтийского флота: в 57-ом скоростном бомбардировочном авиаполку данные самолеты использовались до начала 1942 года, потом полк полностью перевооружился на Ил-2. А вот 73-й скоростной бомбардировочный авиаполк (в последствии 12-й гвардейский), как раз наоборот, именно с 1942 года приступил к боевым вылетам именно на Пе-2. Но потеря этого полка, тоже казалась маловероятной, так как за годы поисковой работы, авиацию Балтийского флота мы почти полностью изучили. Оставались полки вооруженные данными самолетами 14-й Воздушной армии Волховского фронта: 4-й гвардейский и 35-й бомбардировочные полки. Как раз в районе Смердыни (а эта деревня находилась не так далеко, от места нахождения обломков самолета) в нашей базе данных на погибшие самолеты, значились потери в феврале 1943 года, и даже в январе 44-го. Но, к сожалению, эти полки не были полностью отработаны в архиве по потерям личного состава и списанным как боевые потери номерам самолетов и моторов.

И тут опять, как будто следя за нами свыше, вмешался Его Величество Случай. В один из вечеров, общаясь с нашим коллегой поисковиком из Псковской области Михаилом Романовым, я рассказал ему о нашей находке и установленных номерах, которые по классификации, как уже говорилось выше, нам встретились впервые. И тут, Михаил, услышав установленный номер мотора 222-226, переспросив меня, вдруг сказал, что несколько лет назад у себя под Пустошкой он нашел и установил экипаж 804-го бомбардировочного авиаполка 293-й бомбардировочной авиадивизии, у которого были похожие номера моторов и они тоже начинались с цифр 222. Заканчивая разговор, он пообещал посмотреть по своим архивным тетрадам выписанные из Центрального архива Министерства обороны номера самолетов и моторов по этой авиадивизии.

После разговора с Михаилом, вспоминаю, что в период 1943 года на Волховский фронт действительно привлекалось большое количество различных авиаподразделений. Некоторые из них у нас под Ленинградом пробыли совсем непродолжительное время. Внимательно просматриваю свои записи по авиачастям, привлеченным на Ленинградский и Волховский участки фронта с других направлений. В январе 1943 года для поддержки Волховского фронта прибывает 2-й истребительный авиакорпус генерал-майора А.С. Благовещенского в составе двух истребительных авиадивизий: 209-й и 215-й. С Калининского фронта прибывает 232-я штурмовая авиадивизия под командованием полковника А.Г. Валькова. Летом 1943 года из состава Северо-Западного фронта на Волховский фронт перебрасывается 240-я истребительная авиадивизия полковника Г.В. Зимины. И вдруг в глаза бросается запись: 29 января 1943 года в оперативное подчинение 14-й Воздушной армии Волховского фронта прибывает 1-й бомбардировочный авиакорпус Резерва Главного Командования, в составе двух бомбардировочных авиадивизий, но через непродолжительное время, уже 20 февраля 1943 года корпус убыл из состава армии. В состав корпуса, которым командовал генерал-лейтенант авиации Владимир Александрович Судец, входили 263-я бомбардировочная дивизия в составе 46-го, 202-го, 321-го бомбардировочных авиаполков и 293-я бомбардировочная дивизия в составе 780-го, 804-го, 854-го бомбардировочных авиаполков. Все полки были вооружены самолетами Пе-2.

На следующий день опять звонок от Михаила Романова. Просмотрев свои записи, он называет номер «нашего» мотора, но установленным на другом самолете!? В этих документах говорилось, что самолет Пе-2 с заводским номером № 29/06, с моторами М-105

№/№ 222-226, 222-225 был поставлен на учет в 804 бомбардировочный авиаполк 293 бомбардировочной авиадивизии, согласно приказа командира 804 БАП от 30.08.1942 года № 040, и утвержден приказом командира 293 БАД от 15.09.1942 года № 028.

Также Михаил зачитывает другие номера самолетов и моторов, поставленные на учет в августе 1942 года. Проанализировав доступные документы 293 БАД, мы узнали, что в августе 1942 года дивизией были приняты на учет большое количество самолетов Пе-2, которые имели следующие номера: 2433914, 2333914, 2133914. Так мы приходим к выводу: вполне возможно, что самолет Пе-2 № 29/06 ремонтировался, и поэтому мотор № 222-226 был заменен и установлен на самолет 2833914, который, скорее всего, был получен полком чуть позже. Заканчивая разговор, Михаил сообщил, что в ближайшее время собирается выехать в город Подольск в Центральный архив Министерства обороны РФ, где специально для нас сможет посмотреть документы 1-го бомбардировочного авиакорпуса, в который как раз и входила 293-я дивизия.

Вернувшись из архива, Михаил Романов сразу же связался с нами. Его поиски принесли радостный для нас результат. По проведенной им архивной работе было установлено, что самолет Пе-2 № 28/14 (сокращение написание полного номера 2833914) с моторами М-105 №/№ 222-226, 222-225 был списан из состава 46-го пикирующего бомбардировочного авиаполка 263 БАД 1 БАК 11 февраля 1943 года, как боевая потеря.

Такое сообщение порадовало нас, потому что были установлены имена погибших пилотов, но с другой стороны оно очень удивило, так как мы думали, что данный самолет будет проходить как боевая потеря 804-го бомбардировочного авиаполка 293-й дивизии, а оказалось что самолет списан из состава 46-го бомбардировочного авиаполка другой, братской дивизии 1-го бомбардировочного авиакорпуса — 263-й!

Это факт еще раз подтвердил выдвинутые ранее наши предположения, что в 804-м полку в период конца 1942 года самолет Пе-2 № 29/06 находился в ремонте (единственное Михаил не смог уточнить, по какой причине) и поэтому на самолете были заменены моторы, которые после ремонта оказались на самолете 28/14 в другом полку. Но самое главное — мы теперь знали полные данные на погибший экипаж. По проведенной архивной работе Михаилом Романовым было установлено: самолет Пе-2 46-го пикирующего бомбардировочного авиаполка 263 БАД 1 БАК, в составе экипажа: летчик, командир звена, младший лейтенант Филимошин Иван Геор-

гиевич, штурман звена, старший лейтенант Третьяков Владимир Дмитриевич, стрелок-радист, сержант Гладков Борис Ефимович не вернулся с боевого задания 11 февраля 1943 года из района Смердыня.

Не вернулся с боевого задания! На авиационном языке это означало, что самолет и экипаж пропал без вести. Михаил Романов, проверяя списки потерь 46-го бомбардировочного полка, выписывал соданные на погибших членов экипажа самолета:

– Филимошин Иван Георгиевич, младший лейтенант, командир звена, 1914 г.р. Уроженец: РСФСР, город Москва, улица Горького, д. 26, кв. 11, жена Калашникова Фаина Николаевна проживала по адресу: РСФСР, Челябинская область, город Златоуст, кадровый;

– Третьяков Владимир Дмитриевич, старший лейтенант, штурман звена, 1914 г.р. Уроженец: РСФСР, Архангельская область, Приозерный район, Кенозерский с/с, дер. Макуйловская, жена Антонина Матвеевна проживала по адресу: РСФСР, город Чкалов, Малый переулоч д. 6. Мобилизован Плесецким РВК Архангельской обл.

В списках потерь не оказалось данных на стрелка-радиста погибшего самолета - сержанта Гладкова Бориса Ефимовича, но были данные на другого стрелка-радиста, который тоже значился не вернувшимся с боевого задания 11 февраля 1943 года:

– Сергеев Георгий Ефимович, сержант, стрелок-радист, 1919 г.р. Уроженец: РСФСР, Ивановская область, Ковровский район, село Андреевка, отец Ефим Кириллович. Мобилизован Ковровским РВК.

Может быть, в акте списания самолета писарь полка перепутал данные на стрелка-радиста самолета? Так как в акте значилась фамилия Гладкова, а в списках потерь полка за 11 февраля 1943 года была указана фамилия Сергеева! Но когда Михаил Романов стал поднимать и смотреть другие документы 46-го бомбардировочного авиаполка, стало все ясно! История гибели самолета Пе-2 была еще более трагичной:

Объяснительная записка
воздушного стрелка-радиста 2 АЭ 46 ПБАП
сержанта Гладкова Бориса Ефимовича
19 февраля 1942 года.

Командиру 46 ПБАП майору Рыбальченко.

11 февраля 1943 года после получения задачи лейтенант Решетников вел семерку, в которой справа в паре шел младший лейтенант Филимошин, ведомый с внешней стороны шел старший сержант Черный. Заходов на цель дано было два. В первый заход сбросили бомбы, при втором заходе после обстрела линии фронта с разворотом влево пошли на свою территорию.

В это время я смотрел в верхний люк и, что мог заметить: старший сержант Черный немножко шел с превышением над нами, потом произошло мгновенное сближение самолетов. Самолет старшего сержанта Черного пошел под наш самолет, или же наш пошел на самолет Черного не могу понять. Факт тот, что я успел только убрать голову из люка, как произошел сильный удар, в кабине сделалось темно, и я каким то путем очутился в воздухе один, после чего раскрыл парашют и увидел, как центроплан врезался в землю, а хвост летел подо мной.

Я опустился на нашей территории.

Воздушный стрелок-радист, сержант (Гладков).

Столкновение в воздухе! Воздушная катастрофа! Вот оказывается, какие причины гибели найденного нами самолета. Все становится ясным, вот почему в списках потерь полка нет фамилии сержанта Гладкова, он остался жив, опустившись на парашюте, выброшенный из разваливавшегося в воздухе самолета. Из других документов выстраивается полная картина произошедшего:

Командиру 263 БАД.

По докладам прибывших членов экипажей самолетов столкнувшихся в воздухе при выполнении боевого задания 11 февраля 1943 года в районе дер. Смердыня установлено следующее:

1) 11 февраля 1943 года при втором заходе на цель после бомбометания и обстрела цели с пикирования столкнулись в воздухе самолеты командира звена младшего лейтенанта Филимошина, штурман старший лейтенант Третьяков, стрелок-радист сержант Гладков и пилота старшего сержанта Черного, штурман младший лейтенант Костюковский, стрелок-радист сержант Сергеев при обстоятельствах: идя плотным строем, ведущий звена младший лейтенант Филимошин произвел резкий противозенитный маневр, отвернув на внешнюю сторону и снизу подошел под самолет пилота старшего сержанта Черного и винтами ударил по Ф-3 ведомого самолета. Оба самолета упали в районе цели. Пилот старший сержант Черный не успел проделать маневр, который был проведен командиром звена.

2) Летчик младший лейтенант Филимошин и его штурман старший лейтенант Третьяков погибли. Выпрыгнули с парашютами и спаслись пилот старший сержант Черный, его штурман младший лейтенант Костюковский, стрелок-радист из экипажа командира звена Филимошина сержант Гладков, которые приземлились на передовых позициях. Стрелок-радист экипажа Черного сержант Сергеев также выпрыгнул с парашютом, но был расстрелян в воздухе противником. Сержант Сергеев похоронен в районе дер. Смердыня.

3) Старший сержант Черный, младший лейтенант Костюковский, сержант Гладков после приземления были доставлены к командующему 54 армии, после чего на самолете У-2 прибыли на свой аэродром.

Командир 46 ПБАП (Рыбальченко).

Ознакомившись с объяснительными записками других оставшихся в живых участников этого события — летчика второго самолета старшего сержанта Черного и его штурмана младшего лейтенанта Костюковского мы смогли полностью воссоздать и описать этот трагический вылет

11 февраля 1943 года на нанесение бомбоштурмового удара по немецкой линии обороны в районе Смердыня вылетели семь самолетов Пе-2 46-го бомбардировочного авиаполка, которые возглавил лейтенант Решетников. С правой стороны от лидирующего звена, шла пара ведущего младшего лейтенанта Филимошина и ведомого старшего сержанта Черного. В районе бомбометания в это время была облачность высотой примерно 1100–1200 метров. Во время подлета к цели из штаба полка поступила шифрограмма с приказанием сбросить бомбы с одного захода на цель. Подойдя к цели экипажи, наблюдали очень слабую видимость цели и ее почти не просматривали. Поэтому лидер группы решил нанести удар по запасной цели, и группа ушла дальше на территорию противника в район станции Ушаки.

Нанеся удар по станции Ушаки, на которой скопились железнодорожные составы с боеприпасами и сбросив с первого захода все бомбы, экипажи ушли на свою территорию, где сделали правый разворот с уходом опять на цель.

На втором заходе, при левом развороте над целью, самолет старшего сержанта Черного отстал от самолета ведущего младшего лейтенанта Филимошина. Сам Филимошин при этом обстреливал цель с бортового оружия. По прекращении стрельбы самолет Филимошина перешел на набор высоты. Старший сержант Черный следовал за самолетом ведущего, но догнать его не мог. Только когда, облегчив винты моторами и дав форсаж, он смог догнать самолет Филимошина, при этом набрав высоту около 1200–1300 метров и оказавшись немного выше самолета ведущего. В результате этого, оба самолета оказались выше всей пятерки самолетов на 100 метров. На этой высоте самолеты попали в редкую облачность. В это время стрелок экипажа Черного Сергеев докладывает летчику о появлении внизу истребителей противника, одновременно с ним самолеты противника увидел и штурман экипажа младший лейтенант Костюковский.

Стрелок-радист самолета Филимошина сержант Гладков вел осмотр воздушного про-

странства через верхний люк своей кабины и увидел мгновенное сближение своих самолетов и только то, что он успел убрать голову из люка, спасло ему жизнь. Так как в следующую секунду произошел сильный удар, в его кабине стало темно, и непонятным образом для самого себя он оказался в воздухе падающим вниз. Раскрыв парашют, вися на стропах, сержант Гладков видел падение и удар о землю центроплана своего самолета, а оторванная хвостовая часть падала ниже его.

Во время столкновения самолетов, как говорилось выше, штурман экипажа самолета Черного младший лейтенант Костюковский наблюдал за истребителями противника, которые находились ниже общей группы наших самолетов. Услышав сильный треск и почувствовав сильный удар, младший лейтенант Костюковский только и успел увидеть, как перед ним промелькнул фонарь от кабины летчика, сорванный Черным, в это же время ему в лицо хлестнула струя воздуха. Команды «прыгай» он не слышал, но, почувствовав падение самолета, выбросился на парашюте.

Члены экипажей других самолетов видели, как самолет Филимошина произвел резкий противозенитный маневр, отвернув на внешнюю сторону, так как самолеты перелетали линию фронта и по ним велся зенитный огонь с земли. Летчик Черный не успел повторить маневр ведущего и самолет Филимошина ударил винтами его самолет в районе кабины стрелка-радиста. В обломках падающих самолетов погибли летчик младший лейтенант Филимошин и его штурман старший лейтенант Третьяков. Остальные члены экипажей столкнувшихся самолетов выбросились на парашютах и опустились на землю в районе деревни Смердыня. Во время спуска на парашюте в воздухе был расстрелян огнем противника стрелок-радист из экипажа самолета Черного — сержант Сергеев, который приземлился на землю мертвым

и был похоронен наземными войсками в районе линии фронта у деревни Смердыня.

Оставшиеся пять самолетов благополучно перелетели линию фронта, успешно маневрируя от огня зенитных орудий противника и избежав атаки немецких истребителей. Четыре самолета произвели посадку на свой аэродром, а пятый, в составе экипажа летчика лейтенанта Мельникова, штурмана младшего лейтенанта Гапоненко и стрелка-радиста старшины Онопко, совершили вынужденную посадку с убранными шасси северо-восточнее в 12 км от аэродрома в районе деревни Замостье. В результате вынужденной посадки на самолете была повреждена правая плоскость, экипаж полностью остался невредим и, спустя некоторое время, был доставлен на свой аэродром. Причиной вынужденной посадки оказался перерасход горючего.

Описывая эти трагические события февраля 1943 года, мы как будто вновь соприкоснулись с жестокой правдой о войне. На фронте погибали не только от пуль и снарядов противника, люди умирали от голода и болезней, пропадали без вести и гибли в трагических катастрофах. Но трагедия их смерти, ничуть не умаляет их заслуг перед Родиной. Ни младший лейтенант Иван Филимошин, ни старший лейтенант Владимир Третьяков не знали, что их самолет погибнет от столкновения со своим же самолетом. Поднимая самолет в воздух на боевое задание, они готовы были принять смерть от истребителей противника или огня зенитных пушек немцев. Они знали, что уходили в бесмертие. А самое главное — они верили, что на земле, на той земле, за которую они сражались, останется добрая память о них. Подтверждением этих слов и стали поиски и находки поисковиков. Ребята из поискового отряда «Любань» под руководством Игоря Сурова, нашедшие обломки самолета и по-человечески похоронившие останки экипажа, псковский поисковик Михаил Романов, который провел колоссальную архивную работу, чтобы помочь нам установить имена погибших летчиков, архангелогородец Игорь Иванович Ивлев и все его сотрудники, которые провели розыск родных Владимира Дмитриевича Третьякова, и нашли их уже не в Архангельске, где были родные корни штурмана, а в городе Санкт-Петербурге... И сам сын Владимира Третьякова — Юрий Владимирович Третьяков, который более полувека бережно хранил память о своем отце, которого помнил лишь по сохранившимся фотографиям и рассказам своей матери...

Завершить рассказ об этих поисках хочется описанием трагических событий февраля 1943 года, которые развернулись на земле в этих местах и были описаны сыном командующего 54-й армии Волховского фронта

**Настоятель
Макарьевского
монастыря отец Давид
произвел отпевание
на месте падения
самолета.**



генерал-лейтенанта Сухомлина Александра Васильевича Владимиром Александровичем Сухомлиным:

«Наступление началось 10 февраля 1943 г. Части 55-й армии прорвали оборону противника и в течение первого дня наступления продвинулись на глубину 4–5 км, заняв несколько населенных пунктов, включая Красный Бор и ст. Поповку. Однако на второй день наступление стало замедляться и вскоре остановилось, так как противник сумел оперативно перебросить с других участков фронта дополнительные силы.

В этот же день 54-я армия, выполняя приказ командующего Волховского фронта, начала наступление в направлении населенных пунктов Макарьевская Пустынь – Егорьевка с задачей прорвать оборону противника, выйти на рубеж Костово, Бородулино и частью сил перерезать шоссе и железную дорогу в районе Любань. Главной целью являлся выход в тыл синявинской группировке немцев.

Армия начала прорыв, имея ударную группу в составе трех эшелонов. Первый эшелон — три стрелковые дивизии со средствами усиления; второй эшелон — две стрелковые дивизии, стрелковая бригада и танковая бригада, и третий эшелон (резерв) — одна стрелковая дивизия.

После артиллерийской и авиационной подготовки первый эшелон ударной группы перешел в наступление. Однако проломить передний край обороны противника не удалось. 11 февраля 1943 г. штурм был повторен после перестройки боевых порядков в дивизиях первого эшелона. Передний край был прорван на участке 4 километра, и боевые действия развернулись в глубине обороны. Однако такие фланговые мощные узлы сопротивления противни-

ка с сильно укрепленными позициями, какими являлись населенные пункты Макарьевская Пустынь и Смердынь, взять не удалось. Невзирая на это, наступления продолжалось. Необходимо было преодолеть 16-ти километровую глубину лесисто-болотистого пространства с целью выйти на выгодный рубеж для последующих действий. Второй эшелон армии вводился в сложных условиях огневого воздействия с флангов, действуя на узком участке прорыва. В этих сложных условиях командиры полков и дивизий не лучшим образом управляли своими частями и подразделениями, артиллерия зачастую не могла оказывать поддержку пехоте, маневр танковыми частями осложнялся лесами и глубоким снежным покровом.

Соединение наших армий во второй день операции приостановило свое наступление, что позволило противнику усилить оборонявшиеся части в полосе наступательных действий. К концу четвертого дня наступление по существу заглохло. Все попытки расширить прорыв на флангах также не увенчались успехом и 21 февраля 1943 г. 54-я армия перешла к обороне. Слабые успехи, достигнутые армиями в этой операции, А.В. Сухомлин объяснял большой сложностью организации наступательных действий и управления соединениями в условиях лесисто-болотистой местности при сильно укрепленных позициях противника, трудностями эффективного использования танков в этих условиях, недостаточной подготовленностью подразделений и частей для ведения боев в лесах, отсутствием необходимого превосходства в живой силе и технике для преодоления столь сильной обороны...».

Фонд поисковых отрядов Ленинградской области
Илья Прокофьев

Хворов Семен Никитич

Летчик 29-го гвардейского истребительного авиаполка 275-й истребительной авиадивизии 13-й Воздушной армии Ленинградского фронта гвардии младший лейтенант Хворов Семен Никитич, 1922 г.р., уроженец: Азербайджанская ССР, Шемахинский (Шеманский) район, село Дзержинск (Дзержиновка), мать Мария Ивановна. Мобилизован Шеманским РВК в 1941 году.

20 июня 1944 года на самолете Як-9 (заводской номер 1115392) не вернулся с боевого задания. Сбит в воздушном бою в районе 5 км юго-восточнее Кивиниеми Карельский перешеек Ленинградской области. Раненым выпрыгнул с парашютом, опустился на территории противника, попал в плен к финнам. 28 июля 1944 года финнами доставлен в военный госпиталь. 20 сентября 1944 года направлен в лагерь военнопленных № 1. 29 октября 1944 года (по другим данным 19 октября 1944 года) передан финскими властями СССР. Прошел спецпроверку и вернулся в полк.

Место падения самолета Як-9 в районе озера Капризное, район Красный Сокол (финская Соккала) Выборгского района Ленинградской области обнаружили осенью 2007 года лесники.

14 октября 2007 года место падения обследовал поисковик из города Светогорска Дмитрий Молодцов. Им на месте падения самолета была обнаружена большая воронка размерами 6 на 4 метра, рядом находилась одна стойка шасси и другие обломки.

25 ноября 2007 года место падения обследовано поисковыми отрядами «Рубин»

Поисковики исследуют обломки на месте падения самолета Хворова.



(г. Санкт-Петербург, руководитель Николай Михайлов) и города Светогорска (Дмитрий Молодцов и Вадим Лубов). На поверхности находятся остатки крыльев и хвостового оперения. Обнаружены две створки закрытия шасси. На капоте обнаружен номер, нанесенный через трафарет красной краской, номер: 1115392.

По документам Центрального архива Министерства обороны РФ самолет Як-9 № 1192 из состава 29-го гвардейского истребительного авиационного полка 275 ИАД сбит в районе 5 км юго-восточнее Кивиниеми 20 июня 1944 года. Пилот самолета: летчик 29 гв. ИАП 275 ИАД гвардии младший лейтенант Хворов Семен Никитич, 1922 г.р., уроженец: Азербайджанская ССР, Шемахинский (Шеманский) район, с. Дзержинск (Дзержиновка), мать Хворова Мария Ивановна, мобилизован Шеманским РВК в 1941 году. По донесению о безвозвратных потерях личного состава частей 275 истребительной авиационной Пушкинской Краснознаменной дивизии за период с 10 по 15 июля 1944 года: «погиб при выполнении боевого задания в воздушном бою 20 июня 1944 года, не хоронен». (ЦАМО РФ, ф. 33, оп. 11458, д. 353, л. 27).

По данным финского историка Карла Геуста: Хворов Семен Никитич (родился 29.10.1922 года), сбит в р-не 5 км юго-восточнее Кивиниеми, выпрыгнул с парашютом и попал в плен в районе Синтола. 28 июня 1944 года доставлен в военный госпиталь, 20 сентября 1944 года — в лагерь военнопленных №1, передан в СССР 19 октября 1944 года.

Документы Центрального архива Министерства обороны РФ:

Донесение отдела кадров 7 ВА от 15 декабря 1944 года: «...Одновременно доношу, что указанный в нашем списке персональных потерь (...), а также летчик 29 ГИАП гвардии младший лейтенант Хворов Семен Никитович пропавший без вести 20 июня 1944 года, вернулся 12 декабря 1944 года. Находились в плену у финнов по 29 октября 1944 года и прибыли в часть после проверки в спецлагерях...» (отчество, так в документе).

Целуев Николай Федорович Лещев Иван Васильевич Гончаров Александр Дмитриевич Ниличев Алексей Михайлович



Целуев Н.Ф.



Лещев И.В.



Гончаров А.Д.

Младший летчик 1 АЭ 1-го минно-торпедного авиаполка ВВС Краснознаменного Балтийского Флота младший лейтенант ЦЕЛУЕВ Николай Федорович, 1917 г.р., уроженец: Смоленская обл., Руднянский р-н, с. Красное. Мать Ксения Михайловна, проживала: Краснодарский край, г. Тихорецк, ул. Чапаева, д. 46. Кадровый, мобилизован Руднянским РВК в 1940 году.

Младший летчик-наблюдатель 1 АЭ 1-го минно-торпедного авиаполка ВВС Краснознаменного Балтийского Флота младший лейтенант ЛЕЩЕВ Иван Васильевич, 1914 г.р., уроженец: Мордовская АССР, Старосиндровский р-н, с. Рябкинский Завод, Мать Пелагея Павловна. Кадровый, мобилизован Старосиндровским РВК в 1940 году.

Старший стрелок-радист, начальник связи 1 АЭ 1-го минно-торпедного авиаполка ВВС Краснознаменного Балтийского Флота старшина (приказ о присвоении звания младшего лейтенанта пришел в полк после гибели) ГОНЧАРОВ Александр Дмитриевич, 1914 г.р., уроженец: Ростовская обл., г. Миллерово, пос. Туроверова-Глубокинский. Жена Бунина Зинаида Тихоновна, проживала: Саратовская обл., Красавский р-н, с. Ивановка. Кадровый, мобилизован Миллеровским РВК в 1936 году.

Воздушный стрелок-радист 1 АЭ 1-го минно-торпедного авиаполка ВВС Краснознаменного Балтийского Флота краснофлотец НИЛИЧЕВ Алексей Михайлович, 1920 г.р., уроженец: Вологодская обл., Чагодощенский р-н, Первомайский с/с, д. Стулово. Мобилизован Василеостровским РВК г. Ленинграда в 1940 году.

Экипаж самолета ДБ-3ф (заводской номер 391107) с моторами М-87 №/№ 87688 и 872815 сбит истребителями противника 14 июля 1941 года. Самолет упал в лес 1,5 км южнее села Ивановское Кингисеппского района Ленинградской области.

Место падения самолета ДБ-3ф в районе деревни Среднее Село Кингисеппского района Ленинградской области обнаружено в 2001 году поисковым отрядом «Форпост» (г. Кингисепп, руководитель Виктор Викторович Костюкович). Рядом с воронкой находился один разбитый двигатель, по номеру которого: М-87Б № 872815 удалось установить марку самолета. По предположению поисковиков самолет погиб в июле 1941 года и принадлежит морской авиации.

Один из моторов на месте падения самолета.



При изучении архивных материалов ЦВМА удалось найти этот номер в списках безвозвратных потерь ВВС КБФ. Бомбардировщики ДБ-3 и ДБ-3ф, находившиеся на вооружении 1-го минно-торпедного авиаполка ВВС КБФ.

Попытка установить по номеру двигателя экипаж и дату гибели самолета окончилась неудачей, так как мотор был списан по акту только в декабре 1943 года, как «погибший в 1941 году». Таким образом, кто именно управлял самолетом, и погиб ли на нем экипаж, оставалось неясным.

Предположив, что самолет сбит в июле–августе 1941 года, поисковики стали проверять списки потерь 1 МТАП за этот период. Выяснилось, что приблизительно в этом районе, возле деревни Поречье, значатся погибшими два экипажа: 14 и 15 июля. При этом 15 июля погибли только стрелки-радисты, а летчик и штурман в списках потерь не значатся, очевидно, сумев покинуть сбитый самолет.

В Книге Памяти Ленинградской области воздушный стрелок самолета, сбитого 14 июля, краснофлотец Ниличев Алексей Михайлович, значится похороненным в деревне Мануйлово, то есть рядом с местом обнаружения обломков самолета. Фамилии других членов экипажа погибшего бомбардировщика в Книге Памяти не было.

По предположению поисковиков, эта запись могла появиться на основании данных Кингисеппского РВК, и возможно, что ранее место гибели самолета уже обследовалось.

В ноябре 2002 года международной российско-эстонской экспедицией отрядов «Форпост» (г. Кингисепп), «Военный мемориал» (г. Нарва, руководитель Алексей Колпак) проведены подготовительные работы по подъему самолета и проведен дополнительный опрос местных жителей, которые рассказали, что в 50-е годы военными был поднят из воронки один двигатель и два члена экипажа. Останки были захоронены на воинском мемориале в поселке Мануйлово.

В результате исследования архивных документов Кингисеппского РВК найден следующий документ:

«АКТ. 8 июля 1950 года комиссия в составе: офицера 1-ой части Кингисеппского райвоенкомата старшего лейтенанта Кузьмина П.И., председателя Пустомержского сельсовета т. Жернова Н.С. и секретаря парторганизации т. Портник Л.И. составили настоящий акт о том, что 8 июля 1950 года в 12 часов в братскую могилу на военном кладбище д. Мануйлово, Пустомержского с/с, Кингисеппского района Ленинградской области произведено захоронение останков воинов-летчиков Советской Армии, погибших в Великой Отечественной войне 1941–45 гг. в районе: лес Большой Мох (5 км юго-западнее д. Мануйлово). Похороны произведены с участием гражданского населения, партийных и ответственных работников и трудящихся с/совета, всего 180 человек. В числе захороненных — военнослужащий Ниличев Алексей Михайлович».

Согласно документов ЦВМА (г. Гатчина): экипаж 1-го МТАП ВВС КБФ в составе: летчик младший лейтенант Целуев Николай Федорович, 1917 г.р., штурман младший лейтенант Лещев Иван Васильевич, 1914 г.р., стрелок-радист старшина Гончаров Александр Дмитриевич, 1914 г.р., стрелок-радист краснофлотец Ниличев Алексей Михайлович, 1920 г.р., не вернулись с боевого задания 14 июля 1941 года.

По документам АО ЦВМА (г. Москва): самолет ДБ-3ф № 391107 и экипаж сбит в районе села Ивановское Кингисеппского района Ленинградской области.

Таким образом стало ясно, что в ходе работ в 1950 году были извлечены останки не всех членов экипажа, и установлено имя лишь одного воздушного стрелка А.М. Ниличева.

В сентябре 2004 года поисковыми отрядами «Форпост» (г. Кингисепп) и отрядом Пушкинского военного училища радиоэлектроники (г. Пушкин, руководитель Илья Викторович Переведенцев) проведены дальнейшие работы по подъему обломков самолета. В ходе работ, в огромной воронке на большой глубине были найдены раздробленные останки двух членов

экипажа, что согласуется со словами местных жителей. По расположению останков можно сказать, что найдены останки пилота и штурмана самолета. Также из воронки поднят второй двигатель М-87 № 87688, часть морского кителя с нашивками младшего лейтенанта морской авиации, и часы, остановившиеся в 15:48.



По архивным данным отделения ЦВМА (г. Москва):

«В первоначальном боевом донесении № 020 штаба 1-го авиаполка 8 АБ ВВС КБФ за 14.07.1941 г. говорится:

«1-я авиаэскадрилья произвела первый вылет в составе 5 самолетов ДБ-3ф с аэродрома Клопицы в 15:25. В 15:40 с высоты 500 метров произведен бомбардировочный удар по танкам противника юго-западнее 5–6 км села Ивановки (очевидно, Ивановское). Сброшено 50 ФАБ-100. По наблюдению экипажей, наблюдались прямые попадания в танки и автомашины. Бомбометание проводилось одиночными заходами со сбрасыванием одновременно 2–3 бомб. Самолеты были атакованы двумя истребителями Ме-109, в результате чего один самолет Д-3ф был сбит и упал в лес. По предположению командира авиаэскадрильи, экипаж в составе: летчик младший лейтенант Целуев, летнаб младший лейтенант Лещев и стрелки радисты Гончаров и Ниличев погибли».

22 июня 2005 года останки найденных членов экипажа были захоронены на воинском мемориале в деревне Мануйлово Кингисеппского района Ленинградской области.

В марте 2009 года в ОБД «Мемориал» обнаружены документы по переписке отца Ниличева Алексея Михайлова, Михаила Ивановича Ниличева, с военными организациями

на оформление пенсии, в том числе письмо Пустомержского сельского совета от 31 июля 1950 года: «...Товарищу Ниличевой, проживающей д. Стулово Чагодощенского района Вологодской области. Пустомержский с/совет сообщает Вам, что на территории вышеуказанного с/совета 25 июня 1950 года был найден самолет с трупами летчиков. У одного товарища сохранился комсомольский билет, фамилия этого товарища Ниличев Алексей Михайлович, рождения 1920 года. Комсомольский билет выдан Василеостровским райкомом комсомола г. Ленинграда. Нами было сообщено в Василеостровский райвоенкомат г. Ленинграда, откуда получено письмо с указанием адреса родственников Ниличева А.М. Похороны летчиков состоялись 7 июля 1950 года, похоронены летчики на братских могилах за дер. Мануйлово Пустомержского с/совета. Исполком с/совета просит Вас дать ответ на наше письмо, т.к., в с/совете имеются фотокарточки похоронной процессии и с получением ответа они будут высланы Вам...».



Бирка с номером второго мотора: 87688.

Карточка на Ниличева А.М. в картотеке ЦВМА.

Карточка № 9

1. Фамилия Ниличев 7. Имя Алексей

2. Отчество Александрович 4. Военное звание летчик

5. Наименование части _____

6. Занимаемая должность _____

7. Уроженец Вологодская обл. Чагодощенский р-н
дер. Стулово

8. Год рож. 1920 9. Партийность _____ 10. Наименование _____

11. Соц. положение _____

12. Как призван Василеостровский РВК Ленинграда

13. Время в частях с 15.04.42 по 15.04.43

14. Где похоронен Мануйлово Кингисеппского р-на

15. Адрес родственников с. Мануйлово Кингисеппского р-на
Ленинградская обл.

Вх. №: 3690, 8306

Подпись ад-ф

Пропавший экипаж...

Осенью 2002 года местными жителями деревни Мануйлово командиру поискового отряда «Форпост» из города Кингисеппа Ленинградской области Виктору Костюковичу на болоте между деревнями Мануйлово и Среднее Село было показано место падения самолета. Выехав на указанное место, мы провели предварительное обследование. В 100 метрах от кромки леса на болоте находилась большая заросшая мхом воронка. На краю воронки лежал сильно разбитый мотор самолета,

посмотрев на которой, мы сразу же узнали в нем звездообразный двигатель М-87. Такие моторы устанавливались на самолеты-бомбардировщики ДБ-3 и ДБ-3ф (с апреля 1942 года стал именоваться Ил-4). Внимательно обследовав обломки мотора, нам удалось обнаружить на поршнях его продублированный заводской номер: 872815. Для поисковиков это огромная удача — при первом же обследовании места падения установить номера самолета или мотора.

Теперь по установленному номеру можно было начинать архивный поиск, так как в годы Великой Отечественной войны на каждый сбитый самолет обязательно должен был составляться акт расследования боевой потери, в котором указывались номера самолета и моторов. Но очень часто нам приходится сталкиваться и с тем, что в документах авиаполков в актах номера не указаны. Возможно это происходило от неразберихи, которая творилась в войсковых частях в начальный период войны. Наверное на это также влияла и спешка при составлении документов или простая безалаберность штабных офицеров, которые отвечали за инженерную службу полков. Но и в таких случаях не стоит расстраиваться, так как все же вышестоящие штабы (авиабригады, дивизии, воздушной армии) постоянно требовали со штабов авиаполков указывать точно по номерам потерянные самолеты и моторы. И поэтому мы знали, что если нам не удастся найти в полковых документах акт расследования или списания обнаруженного самолета, мы сможем найти эти сведения в документах вышестоящих штабов.

Проанализировав увиденное, поисковики Кингисеппского «Форпоста», стали готовиться к проведению экспедиции по подъему обломков самолета, а специалист общественного фонда поисковых отрядов Ленинградской области Константин Тарасов отправился в Центральный военно-морской архив, который находится в городе Гатчина, потому что именно там хранятся документы морских авиаполков Краснознаменного Балтийского Флота. Версия о том, что обнаруженный самолет может относиться к морской авиации, была выдвинута нами еще на месте падения, так как по опыту своей архивной работы мы уже знали, что именно в этих местах на Ивановском плацдарме у реки Луга, при нанесении бомбоштурмовых ударов по немецким войскам, погибло несколько экипажей морских бомбардировщиков.

Так как воронка на болоте была очень большого диаметра, мы решили дожидаться первых заморозков, чтобы облегчить подходы к ней. Командир Кингисеппского поискового отряда Виктор Костюкович пригласил для участия в экспедиции наших друзей из Эстонии — поисковый отряд «Военный Мемориал» из города Нарва под руководством Алексея Колпакова.

Отработав несколько дней, совместными усилиями удалось только расчистить поверхность воронки ото мха. К сожалению в один из дней сломалась помпа, а откачивать постоянно заполнявшую воронку воду ведрами ребята были не в силах. У расчищенной воронки увеличился диаметр, и явно вырисовался контур, показывающий, в каком направлении упал бомбардировщик. Из воронки и рядом в окру-

ге было собрано большое количество мелких обломков самолета. Стало понятно, что при падении самолет сильно взорвался. По обнаруженной подо мхом стойке шасси самолета мы смогли точно установить его марку, им оказался дальний бомбардировщик ДБ-3ф.

Вернувшись из архива Константину Тарасову удалось разыскать в документах следующую информацию. В архивном фонде старшего инженера ВВС ВМФ двигатель М-87Б № 872815 на 1 января 1941 года состоял на учете в 1-м минно-торпедном авиаполку ВВС КБФ и далее был списан только в конце 1943 года как «погибший на самолете ДБ-3 в 1941 году». Наша версия о «морской» принадлежности самолета подтвердилась. Но, к сожалению, в документах 1-го МТАП актов расследования и списания самолета и моторов обнаружить не удалось. Поэтому мы приступили к изучению списков безвозвратных потерь вышеназванного полка. В районе населенного пункта Поречье, что находится в 5 километрах южнее села Ивановское, значились сбитыми три самолета:

– 14 июля 1941 года самолет погиб в воздушном бою в районе Поречье. Экипаж: летчик младший лейтенант Целуев Н.Ф., штурман младший лейтенант Лещев И.В., воздушный стрелок краснофлотец Ниличев А.М., стрелок-радист старшина Гончаров А.Д. В списках безвозвратных потерь частей ВВС КБФ: сбит истреб. в районе Ивановское;

– 15 июля 1941 года самолет подожжен огнем ИА противника в районе оз. Самро. После посадки сгорел. Воздушный стрелок Карпушенко убит в воздухе, стрелок-радист Николаев ранен, потом скончался на руках у летчика. Летчик имеет небольшие ожоги, штурман не вредим. Экипаж самолета составляли: летчик, капитан Бабушкин, штурман, старший лейтенант Надха. В списках безвозвратных потерь полка: погиб в воздушном бою в районе Поречье;

– 15 июля 1941 года самолет сбит огнем ИА противника в районе деревни Поречье. Стрелок-бомбардир погиб, летчик и стрелок-радист спаслись на парашютах и прибыли в свою часть. Экипаж самолета состоял: летчик младший лейтенант Дьяков, стрелок-бомбардир сержант Головин, стрелок-радист краснофлотец Тимофеев. В списке безвозвратных потерь полка: погиб в воздушном бою в районе озера Самро.

Другие экипажи значились погибшими в районе озера Самро, что находится на границе трех районов Ленинградской области: Сланцевского, Лужского и Волосовского.

На болоте, при проведении экспедиции по подъему обломков самолета вместе с кингисеппскими и эстонскими поисковиками

Работа на воронке.



присутствовали журналисты кингисеппской газеты «Восточный Берег», которые после экспедиции выпустили небольшой материал о проведенных работах. Не прошло и несколько дней, как Виктор Костюкович, сообщил: «...После выхода статьи в газете «Восточный Берег», со мной по телефону связался Виктор Морозов который является очевидцем того, как в 60-е годы военные проводили работы на самолете. Ими был поднят один двигатель и два летчика. С летчиками были документы. Останки летчиков были захоронены в братском захоронении деревни Мануйлово. Со слов Морозова стало известно, что из воронки первоначально торчала хвостовая часть самолета, обломки частей самолета были разбросаны в радиусе 150-ти метров по направлению в сторону деревни Недоблицы. Воронка была залита маслом. На захоронение якобы приезжали родственники из Ленинграда...».

Получив эти сведения, мы попросили Виктора просмотреть архив Кингисеппского райвоенкомата, так как, скорее всего, должны были сохраниться документы, указывающие о захоронении останков в деревне Мануйлово. И ответ не заставил себя долго ждать. В архиве военкомата хранился акт от 8 июля 1950 года, в котором говорилось, что на воинском захоронении в деревне Мануйлово Пустомержского сельского совета Кингисеппского района было произведено захоронение останков летчиков, обнаруженных (кем не указывается) в лесу «Большой мох» (5 км юго-западнее д. Мануйлово), что соответствовало месту обнаружения обломков самолета. В акте захоронения указывалось, что в числе захороненных военнотружущих захоронены останки Ниличева Алексея Михайловича. А по документам Центрального военно-морского архива мы знали, что воздушный стрелок из экипажа летчика Целуева, краснофлотец Ниличев А.М., призывался из города Ленинграда Василеостровским РВК.

Так мы получили подтверждение нашей догадки, что мы обнаружили обломки самолета в составе экипажа летчика Николая Целуева, штурмана Ивана Лещева, воздушного стрелка Алексея Ниличева и стрелка-радиста Александра Гончарова. Но, на основании донесения, хранившегося в ЦВМА, вместе с самолетом погиб весь экипаж в составе всех четверых, а по документам Кингисеппского РВК в 1950 году были похоронены останки только двух летчиков. Также по рассказу местного жителя Виктора Морозова документы были обнаружены у обоих погибших, а в акте захоронения указывалась только фамилия одного воздушного стрелка, краснофлота Алексея Ниличева. Так чьи еще останки были найдены в обломках самолета в 1950 году? И что стало с еще двумя погибшими членами экипажа? На основании

нашего поискового опыта, мы сделали заключение: скорее всего в 50-е годы (всего ведь прошло пять лет после войны) в обломках самолета были обнаружены останки стрелков: стрелка-радиста А.Д. Гончарова и воздушного стрелка А.М. Ниличева. Так как именно про хвостовую часть самолета рассказывал очевидец, которая торчала из болота, а именно в хвостовой части самолета располагались места стрелков. Далее мы пришли к выводу, что останки летчика Н.Ф. Целуева и штурмана И.В. Лещева, скорее всего, находятся в болоте до сих пор, так как их кресла располагались в носовой части самолета, ушедшей при падении в глубину.

Проанализировав собранные сведения, мы приступили к подготовке очередной экспедиции на месте падения самолета. Теперь к нам присоединился отряд из Пушкинского военного училища радиоэлектроники (г. Пушкин), под руководством майора Ильи Переведенцева. И вот, в октябре 2004 года совместными усилиями поисковых отрядов «Форпост» (г. Кингисепп), военного отряда ПВУРЭ и питерской «Высоты» (под руководством Виктора Дудина) начался «генеральный подъем».

В течение двух недель, зачастую под проливными осенними дождями, поисковики выкачивали болотную воду, сначала помпой, потом, когда дошли до илистого дна — ведрами, выстроившись в две цепочки. Тяжелый ежедневный и грязный труд поисковика. Ведрами из рук в руки передаются кубометры грязной торфяной и вязкой жижи. На болоте из бревен



строятся помосты и срубы, на которые пришлось устанавливать две треноги, так как объем воронки возрастал с каждым днем. Пропахшие дымом волосы, от костра. Стертые в кровь руки и мокрые насквозь куртки и обувь. И несмотря на все это — усталые, но счастливые лица поисковиков, особенно тогда, когда со



Подъем винта самолета.

дна воронки стали поднимать останки экипажа, обрывки одежды и личные вещи. Вот на расстеленном полиэтилене ложится поднятый из воронки рукав форменного морского кителя с нашивками младшего лейтенанта морской авиации. Чуть позже — ручные часы с браслетом, остановившиеся на 15:28, носовой платок, перчатки, пряжки и крючки от парашюта, разбитые приборы из кабины. Мы нашли Вас, мужики! Мы сможем по человечески похоронить Ваши святые останки! Пусть через полвека, но ведь это случилось! Почести государства, пусть уже и другого, Вы заслужили. Долг наш, Ваших потомков, мы выполнили, теперь Ваши имена будут известны, и золотыми буквами они будут начертаны на мраморные обелиски скорби и славы. Ваши души обретут, наконец, покой, и для Ваших семей появится, наконец-то еще одно святое место на карте матушке России — Ваша настоящая могила.

Продолжая архивную работу, мы получили из Архивного отдела ЦВМА, который находится в Москве, полное описание боевого трагического вылета 14 июля 1941 года: «...1-я авиаэскадрилья произвела первый вылет в составе пяти самолетов ДБ-3ф с аэродрома Клопицы в 15:25. В 15:40 с высоты 500 метров произведен бомбардировочный удар по танкам противника юго-западнее 5–6 км села Ивановское. Сброшено 50 ФАБ-100. По наблюдению экипажей наблюдались прямые попадания в танки и автомашины. Бомбометание производилось одиночными заходами со сбрасыванием одновременно 2–3 бомб. Самолеты были атакованы двумя истребителями Ме-109, в результате чего один самолет ДБ-3ф был сбит и упал в 1,5 км южнее села Ивановское, в лес. По предположению командира авиаэскадрильи экипаж: летчик младший лейтенант Целуев Н.Ф., штурман младший лейтенант Лещев И.В., стрелок-радист старшина Гончаров А.Д., воздушный стрелок краснофлотец Ниличев А.М., погибли...».

По документам Центрального военного архива нам были известны соцдемографические данные на погибших:

– летчик младший лейтенант Целуев Николай Федорович, 1917 г.р., уроженец: Западная область, Руднянский район, станция Красное (ныне Смоленская область). Адрес семьи: мать — Ксения Михайловна. Краснодарский край, город Тихорецк, улица Чапаева, д. 46. Кадровый — 1940 год. Призван Руднянским РВК. Кандидат ВКП(б), № 2920065.

– штурман младший лейтенант Лещев Иван Васильевич, 1914 г.р., уроженец: Мордовская АССР, Старосправский район, деревня Рябкинский Завод. Мать — Пелагея Павловна. Кад-

ровый — 1940 год. Член ВЛКСМ с 1937 года, № 5401952.

– старший стрелок-радист старшина Гончаров Александр Дмитриевич, 1914 г.р., уроженец: Ростовская область, город Миллерово, поселок Туроверова-Глубокинский. Адрес семьи: Жена — Бунина Зинаида Тихоновна, дочь Нелли, 1940 г.р. Саратовская область, Красавский район, село Ивановка. Призван Миллеровским РВК Ростовской области в 1936 году. Член ВЛКСМ с 1937 года, № 5340969

– стрелок-радист, краснофлотец Ниличев Алексей Михайлович, 1920 г.р., уроженец: Вологодская область, Чагодощенский район, Первомайский с/с, село Стулово. Призван Василеостровским РВК города Ленинграда в 1940 году.

Как только были закончены работы на месте падения бомбардировщика, сразу же в названные адреса полетели наши запросы, с просьбами к работникам администраций и военкоматов помочь нам в розыске родных погибших.

Первыми нашлись родственники старшего стрелка-радиста самолета старшины Александра Гончарова. Из администрации Миллеровского района Ростовской области ответили, что в городе Миллерово проживает племянница Александра Дмитриевича — Ольга Ивановна Крячко. И буквально на следующий день пришло письмо и от самой Ольги Ивановны, которая сообщала нам, что семья дяди проживает в Саратовской области, и она уже сообщила им о нашем письме. Не успели мы отправить запрос в Саратовскую область, как в наш адрес пришло письмо от Нелли Александровны Рыбаковой (в девичестве Гончаровой): «...*Низкий Вам поклон! Вы обнаружили обломки самолета ДБ-3ф и останки экипажа. Среди них был мой отец Гончаров Александр Дмитриевич. В городе Миллерово живет моя двоюродная сестра Ольга Ивановна. Ее пригласили в военный комиссариат и вручили письмо, которое вы прислали. С 1947 года мы живем в городе Балашиове Саратовской области. Моя мама не дожидаясь до такого горького и в тоже время радостного события, узнать где погиб и похоронен ее муж. Мамы не стало в 2001 году. Я знаю о своем папе из рассказа мамы, и по фотографиям. Когда он погиб, мне был один годик. Мама осталась одна в 22 года. Все годы мы прожили с ней вдвоем. Эта женщина пронесла любовь, уважение к своему мужу всю свою жизнь. Она привила эту любовь мне, к своему отцу, а когда подросла моя дочь, и ей тоже — к дедушке. Наш внук хорошо знает своего прадедушку Сашу. Немного о папе. В 1936 году призван в ряды Советской армии. Служил в Приморском крае, в бухте Ольга. Мама после окончания Балашиовского учитель-*

ского института была направлена на работу на Дальний Восток. В 1939 году они поженились, в 1940 году родилась я. Папа был умным, волевым, порядочным человеком. Очень веселым. В 1940 году, в ноябре месяце, был направлен в город Петергоф на курсы связистов, где и застала его война. У нас много писем из Петергофа, но они личные, адресованы маме. Есть телеграмма от 13 июля 1941 года, в которой отец сообщает, что жив, здоров, в боевых действиях участия не принимал... А 14 июля 1941 года — погиб. Дважды мама делала запрос в военно-морской архив, ей отвечали, что погиб 14 июля в воздушном бою в районе Поречья. Благодаря Вашей работе, мы знаем, где похоронен папа, дедушка, прадедушка. Еще раз спасибо Вам, все мои родственники благодарны Вам. Дай Бог Вам здоровья. С уважением, Рыбакова (Гончарова) Нелля Александровна...».

Вторыми нашлись родственники летчика Николая Целуева. Благодаря администрации города Тихорецка Краснодарского края удалось разыскать родную сестру Николая Федоровича — Любовь Федоровну Целуеву, которая, как оказалось, проживала по тому же адресу, что был указан в архиве: улица Чапаева д.46. Любовь Федоровна щедро поделилась с нами интересной историей всей семьи Целуевых: «...Целуев Николай Федорович, родился в крестьянской семье. Мать — Целуева Ксения Михайловна, 1885 г.р. (умерла), отец — Целуев Федор Васильевич, 1885 г.р., работал машинистом путевой машины на железнодорожной станции Тихорецкая (умер), брат — Целуев Анатолий Федорович, 1912 г.р., ветеран Великой Отечественной войны, военный механик полка, воевал в Прибалтике (умер), брат — Целуев Иван Федорович, 1920 г.р., ветеран Великой Отечественной войны, летчик-истребитель, уволился в чине лейтенанта (умер), брат — Целуев Михаил Федорович, 1923 г.р., ветеран Великой Отечественной войны, уволился в чине майора (умер), сестра — Целуева Людмила Федоровна, 1917 г.р., инвалид 2 группы, работала учителем начальных классов в СОШ № 2 г.Тихорецка, в 1980 году ушла на пенсию. Семья Целуевых переехала в город Тихорецк в 1933 году. Целуев Н.Ф., окончил 7 классов. С 1933 по 1937 год работал на железной дороге в ПЧ-6 г. Тихорецка машинистом путевой машины. В 1937 году был призван в ряды Красной Армии. Попал по распределению в Высшее морское авиационное училище им. Сталина в г.Ейск, Краснодарского края. В 1940 году находился в составе летной группы Каширина А.С. В июне 1941 года производил вылеты со станции Стрельня, Ленинградской области...».

Потом пришел долгожданный ответ из Республики Мордовия: Краснослободский во-

енный комиссар подполковник Н.Шлыков, сообщил о родных штурмана самолета Ивана Лещева: «...сестра погибшего Якунина Зинаида Васильевна и племянница Пиксаева Анастасия Васильевна проживают по адресу: Республика Мордовия, г. Краснослободск, ул. Литвиновская д. ...».



22 июня 2005 года на воинском захоронении в деревне Мануйлово Кингисеппского района Ленинградской области состоялась торжественно-траурная церемония, где обрели свой покой останки экипажа самолета ДБ-3ф 1-го минно-торпедного авиаполка ВВС КБФ. Теперь, рядом с другими памятниками и мраморными плитами появился еще один памятник, посвященный погибшему экипажу.



Челоукин Виктор Васильевич

Летчик 448-го штурмового авиаполка 281-й штурмовой авиадивизии 14-й Воздушной армии младший лейтенант **ЧЕЛОУКИН Виктор Васильевич**, 1922 г.р., уроженец: РСФСР, город Пенза, ул. Калинина, д. 16, кв. 24. Мобилизован Пензинским ГВК.

На одноместном варианте самолета Ил-2 (заводской номер 30514) с мотором АМ-38 № с 30664 не вернулся с боевого задания 15 февраля 1943 года, цель в районе Смердыня – Басино Тосненского района Ленинградской области, подбит истребителями противника.



Номер мотора на поршне: с 30664.

Место падения самолета Ил-2 в районе деревень Рамцы – Грустыня Тосненского района Ленинградской области в июне 2004 года обнаружено поисковым отрядом «Любань». При первичном осмотре места падения был обнаружен поршень с номером двигателя: АМ-38 № с 30664 (скорее всего мотор был в ремонте, т.к. на поршне был найден и забитый старый номер: 7 ЕА 041540). Также на месте падения были обнаружены гильзы от авиационной пушки ШВАК, датированные 1942 годом и патроны к авиационному пулемету ШКАС, направляющие от РС-82.

8–9 сентября 2007 года поисковым отрядом «Любань» проведены работы на месте падения самолета. В результате работы в маленькой воронке, которая находилась рядом с большой воронкой, где были основные обломки самолета, были обнаружены останки летчика. Останки полные в скелете. На погибшем был парашют, который частично истлел, но сохранилась часть строп, часть купола и пристыжная система (карабины и пряжки). Погибший был обут в унты. Сохранилась часть гимнастерки, все остальное истлело.

Одна из двух воронок на месте падения самолета.



Из личных вещей была обнаружена гильза от пистолета «Наган».

3–4 мая 2008 года поисковым отрядом «Любань» проведены дополнительные работы на месте падения самолета. Обнаружена бирка с номером самолета: 30514.

По данным Центрального архива Министерства обороны РФ установлено: на самолете Ил-2 № 30514 не вернулся с боевого задания 15 февраля 1943 года Челоукин Виктор Васильевич, младший лейтенант, летчик 448 шап 281 шад 14 ВА.

Останки торжественно захоронены 9 мая 2008 года на мемориале «Березовая Аллея» в городе Любань Ленинградской области.

Чередков Николай Григорьевич

Летчик 158-го истребительного авиаполка 39-й истребительной авиадивизии ВВС Ленинградского фронта младший лейтенант **ЧЕРЕДКОВ Николай Григорьевич**, 1918 г.р., уроженец: РСФСР, Ивановская область, Судогодский район, Даниловский сельский совет, деревня Мичурино, отец Григорий Сергеевич. Кадровый.

3 августа 1941 года на самолете Як-1 (заводской номер 0611) с мотором М-105 № 115-339 не вернулся с боевого задания из района Кингисепп Кингисеппского района Ленинградской области.

Место падения самолета Як-1, в районе деревень Ветки – Среднее Село Кингисеппского района Ленинградской области обнаружено весной 2003 года поисковым отрядом «Форпост» (г.Кингисепп, руководитель Виктор Викторович Костюкович). При обследовании места падения самолета установлен номер двигателя: М-105П № 115-339. При поисковых работах останки погибшего не обнаружены. Найдена одна мембрана от наушников шлемофона летчика. По предположению поисковиков, самолет погиб в июле–августе 1941 года и принадлежал 158 ИАП. При дополнительном обследовании места падения самолета обнаружен технический лючок на котором черной краской был нанесен заводской номер самолета: 0611.

В результате архивных исследований документов Центрального архива Министерства обороны РФ установлено: Самолет Як-1 № 0611, мотор М-105 № 115-339 не вернулся с боевого задания (катастрофа) из р-на Кингисеппа. При патрулировании в р-не Кингисеппа встретил разведчика противника. При атаке последнего, прижимая его к земле, задел своим самолетом за телеграфные провода. Самолет разбит. Летчик погиб. Летчик, младший лейтенант Чередков Николай Григорьевич, похоро-



Один из обломков самолета.

ронен в местечке Котлы Кингисеппского р-на Ленинградской области.

Выдержка из исторического формуляра 103 гиап (158 иап):

«...3 августа, возвращаясь с разведки, младший лейтенант ЧЕРЕДКОВ в районе Кингисепп – Сабск на высоте 1000 м встретил Хе-126. Мастерски проводя имитацию атак и угрожая противнику тараном, ЧЕРЕДКОВ принудил самолет противника приземлиться на нашей территории. Кружась на малой высоте он заметил второго Хе-126. Имитируя атаки (боекомплект был израсходован в воздушном бою с Ме-109) летчик преследовал Хе-126 до тех пор, пока не вогнал его в землю...».

Чирков Андрей Васильевич

Командир звена 154-го истребительного авиаполка ВВС Ленинградского фронта Герой Советского Союза лейтенант **ЧИРКОВ Андрей Васильевич**, 1917 г.р., уроженец: УССР, город Днепрпетровск. Кадровый, в Красной Армии с 1937 года. Окончил Качинскую военную авиационную школу лётчиков в 1938 году.

20 января 1942 года на самолете американского производства Р-40 «Томагаук» (заводской номер АК 111) не вернулся с боевого задания. Таранил самолет противника в районе станции Погостье Мгинского (в настоящее время Кировского) района Ленинградской области. Выпрыгнул с парашютом над территорией, занятой противником. Через несколько дней вернулся в полк.

Место падения самолета Р-40 «Томагаук» в районе болота Малуксинский Мох Кировского района Ленинградской области обнаружено охотниками из поселка Малукса.

1 июня 2007 года оно было показано жителями Малуксы Валентином Лемешевым и Владимиром Родионовым представителям Фонда поисковых отрядов Ленинградской области. Самолет упал на открытый участок болота, воронка полностью затянута мхом. В предыдущие годы, со слов охотников, самолет пытались поднимать. Багром и крючьями из болота извлечены и находятся на поверхности обломки крыльев, хвостового оперения самолета, масляный радиатор. Окрас дюралю: во многих местах проступает первоначальный окрас самолета — пустынно-желтый, поверх него окрас самолета — темно-зеленый, пер-

На месте падения самолета.



Чирков А.В.

каль серебристая, нижние части окрашены в голубой, а верх — белый цвет. Возможно, что окрас самолета был «зимний». Обнаружены две бирки: одна на обломках хвоста: (фирма изготовитель самолета стерта!) Н-81-А1 № 294 L, 05-001, вторая бирка — на посадочном щитке: (фирма изготовитель стерта!) Н-81-А № 272 R, 03-260.

10–12 июня 2007 года поисковыми отрядами «Высота» (г. Санкт-Петербург, руководитель Виктор Николаевич Дудин) и «Рубин» (г. Санкт-Петербург, руководитель Николай Анатольевич Михайлов), совместно с местными поисковиками (Лемешев Валентин Иванович) проведены работы на месте падения самолета. При вскрытии места падения было установлено, что самолет ушел в болото на большую глубину (около 5 метров). За время проведенной экспедиции удалось проложить дорогу по болоту для подъезда к месту работ, установить треногу. Сняли моховую подушку на участке 2х2 метра и глубиной более метра. После изъятия мха из воронки стало выдавливать торф с водой из самой воронки, которая образовалась от падения самолета. За два дня выкачали из воронки более кубометра торфа, но остались на том же уровне глубины — идет постоянное выталкивание торфа и воды из глубины. При выталкивании торфа на поверхность также были подняты различные обломки самолета, в основном — части одного

из крыльев самолета, поднят полный ящик с патронами к авиационному пулемету «кольт-браунинг» 7,7 мм. Патроны датированы 1941 годом. На ящике обнаружена бирка со следующей информацией: для самолета Н 81 А, номер партии 81-69-254. Попадались различные обломки от поддона, редуктора и блока мотора, что говорит о том, что двигатель самолета сильно разбит от удара. На одном из дюралевых обломков обнаружена надпись черной краской через трафарет: фирменная эмблема марки «Кертисс» 1940 год и номера: 87-34-004. Еще на одном обломке дюрала читается нанесенный черной краской, через трафарет номер: 006 (или 900). Еще на одном металлическом обломке номер: 87-2903.

17–18 августа 2007 года сводной экспедицией поисковых отрядов «Высота» (г. Санкт-Петербург, руководитель Виктор Дудин), «Иван Сусанин» (г. Колпино, руководитель Константин Москвин), «Рубин» (г. Санкт-Петербург,

руководитель Николай Михайлов) и местных поисковиков под руководством Валентина Лемешева проведены работы на месте падения самолета. В результате экспедиции с глубины около трех метров подняты различные обломки самолета и мотора. На обломках киля самолета обнаружен нанесенный черной краской (кисточкой, без использования трафарета) номер самолета АК 111.

По документам Центрального архива Министерства обороны РФ, установлено, что самолет Р-40 «Томагавк» № АК 111 относился к 154 ИАП ВВС Ленинградского фронта и 20 января 1941 года не вернулся с боевого задания из района станции Погостье. Летчик самолета, лейтенант Чирков жив, вернулся в полк: «...20 января 1942 г. в бою над станцией Погостье в лобовой атаке лейтенант Чирков ударом крыла отбил плоскость неприятельского истребителя и выбросился с парашютом из потерявшей управление машины...».



Номер самолета на обломке киля: АК 111.

Герой Советского Союза

Чирков Андрей Васильевич, 1917 г.р.

Участник советско-финляндской войны 1939-1940 годов.

На фронтах Великой Отечественной войны с июня 1941 года. Боевой счёт открыл 23 июня, сбив в районе Пскова бомбардировщик He-111. Лётчик 154-го истребительного авиационного полка (7-й истребительный авиационный корпус, Ленинградская зона ПВО) лейтенант Чирков А.В. 21 января 1942 года в воздушном бою у села Погостье Ленинградской области на самолёте Р-40 в лобовой атаке таранил фашистский бомбардировщик. Приземлился на парашюте на территории, занятой врагом. Перешёл линию фронта и вернулся в свой полк.

Помощник командира 29-го гвардейского истребительного полка по воздушно-стрелковой службе (275-я истребительная

авиационная дивизия, 13-я воздушная армия, Ленинградский фронт) гвардии майор Чирков А.В. к июню 1943 года совершил 389 боевых вылетов, в 60 воздушных боях сбил лично 18 и в группе 9 самолётов противника.

4 февраля 1944 года ему присвоено звание Героя Советского Союза. Всего во время войны совершил 420 боевых вылетов, в воздушных боях сбил 29 самолётов лично и 9 — в групповом бою.

После войны продолжал службу в ВВС. С 1949 года — в запасе. Жил в Ленинграде, почётный гражданин города. Награждён двумя орденами Ленина, двумя орденами Красного Знамени, орденом Отечественной войны 1 степени, медалями. Умер 10 сентября 1956 года. Его имя носит улица в Днепропетровске. В депо трамвайного парка №1 города Днепропетровска установлен бюст Героя.



Самолет знаменитого ленинградского аса

В Ленинградской области найдены обломки самолета знаменитого ленинградского аса Андрея Чиркова.

В минувшие выходные, ленинградские поисковики из отрядов «Высота», «Рубин» и «Иван Сусанин» провели совместную экспедицию по подъему обломков самолета из болота под поселком Малукса.

Место падения самолета подсказали ребятам местные жители поселка, охотники Валентин Лемешев и Владимир Родионов, которые долгое время уже сотрудничают с поисковика-

ми Ленинградской области. При первом обследовании обломков стало ясно, что это самолет американского производства «Томагавк». Такие самолеты в годы войны поступали в СССР по поставкам ленд-лиза. Самолет упал на открытый участок болота, воронка полностью была затянута мхом. В предыдущие годы, со слов охотников, самолет уже кто-то пытался вытащить из болота. Багром и крючьями из болота были извлечены и находились на поверхности обломки крыльев, хвостового оперения самолета, масляный радиатор. Окрас авиаци-

онного дюраля был смешанный, так во многих местах проступал первоначальный окрас самолета — пустынно-желтый, а поверх его — темно-зеленый. Возможно, что окрас самолета был «зимний», так как попадались обломки самолета грязно-белого цвета. Были обнаружены две бирки: одна на обломках хвоста: Н-81-А1 № 294 L, 05-001, вторая бирка на посадочном щитке: Н-81-А № 272 R, 03-260.



Скорее всего данный самолет относился к первой партии полученных по ленд-лизу американских самолетов «Томагаук» (экспортный вариант «Хаук» 81А-1). На Ленинградском направлении на первых «Томагауках» стали воевать: с ноября 1941 года 154-й ИАП, с декабря 1941 года — 159-й ИАП, с января 1942 года — 196-й ИАП.

Одним из выводов первоначального обследования места падения стало то, что, скорее всего, самолет разбился зимой 1941–1942 годов. Обломки самолета были сильно деформированы от удара об замершее болото. Тем не менее, основные обломки истребителя прощупывались специальным металлическим щупом на глубине более 5 метров.

Целью поисковиков при подъеме обломков самолета было установление обстоятельств его гибели и судьбы пилота. При подготовке к экспедиции поисковики провели большую аналитическую работу с архивными документами Центрального архива Министерства Обороны и пришли к выводу, что данный самолет мог относиться к потерям всего трех полков истребительной авиации Красной Армии. Так по документам ЦАМО в этом районе значились погибшими:

– пилот 196 истребительного авиаполка старшина Василий Воробьев, который на само-

лете Р-40 «Томагаук» № АК 516 (или АК 216) был сбит в районе станции Погостье 28 января 1941 года. Сумевший спастись при падении самолета, он скончался в полевом передвижном госпитале и был захоронен в поселке Жихарево Ленинградской области;

– командир эскадрильи 196 истребительного авиаполка капитан Александр Каширин, который не вернулся с боевого задания 5 марта 1942 года на самолете Р-40 «Томагаук» № АК 273;

– командир звена 154 истребительного авиаполка лейтенант Лев Гельфенбаум который погиб в бою 14 марта 1942 года в районе Погостье – Жарок на самолете Р-40 «Томагаук» № АК 188. Это тело было найдено и похоронено в деревне Прусская Горка Волховского района Ленинградской области;

– командир звена 154 истребительного авиаполка лейтенант Павел Кочерга, который не вернулся 16 февраля 1942 года с боевого задания по прикрытию района Мыслино – Пупышево – разъезд Георгиевский – Волховстрой. Свой последний воздушный бой он вел в районе станции Погостье Кировского района Ленинградской области на самолете Р-40 «Томагаук» № 489;

– пилот 159 истребительного авиаполка сержант Александр Илларионов, который не вернулся с боевого задания 15 марта 1942 года из района Малуксинский Мох, на самолете Р-40 «Томагаук» № 314;

– пилот 154 истребительного авиаполка младший лейтенант Николай Федоров, который не вернулся с боевого задания 15 марта 1942 года после воздушного боя в районе Пупышево – Погостье – Жарок, на самолете Р-40 «Томагаук» № 145.

Также в компьютерной базе данных Общественного фонда поисковых отрядов Ленинградской области, составленной на основании архивных документов, значились три самолета, потерянные в воздушных боях в этом районе, но их пилоты смогли спастись и вернуться в полк:

– самолет Р-40 «Томагаук» № 478 из состава 159 истребительного полка, который 23 марта 1942 года был подбит в воздушном бою, а летчик лейтенант Кудрявцев выпрыгнув с парашютом смог приземлиться в районе станции Погостье (погиб в марте 1944 года);

– самолет Р-40 «Томагаук» № 292 из состава 154 истребительного авиаполка, который 26 июня 1942 года был сбит в районе станции Малукса. Летчик самолета старший лейтенант Мармузов спасся на парашюте и вернулся в полк (погиб в сентябре 1942 года);

– самолет Р-40 «Томагаук» № 111 из состава 154 истребительного авиаполка, который 20 января 1942 года был потерян в районе

Чирков А.В.

станции Погостье. Летчик лейтенант Чирков, выпрыгнул с парашютом и вернулся в полк.

Очевидно, что выдвигаясь в экспедицию, поисковики были не только хорошо подготовлены технически (гусеничный тягач, вакуумная помпа), но и хорошо подкованы документальными материалами по истории воздушных боев в этом районе.

И результат не заставил себя ждать, буквально на второй день экспедиции с глубины более 3 метров ребята достали сильно деформированную часть вертикального оперения (киля самолета) на котором был нанесен черной краской регистрационный номер самолета. Причем номер был написан просто кисточкой, скорее всего нашими советскими техниками без использования шаблона. На большом куске дюрала четко был виден номер АК 111.

Благодаря обнаруженному номеру самолета и проведенной кропотливой работе с архивными документами, поисковики установили, что данный самолет входил в состав 154-го истребительного авиаполка ВВС Ленинградского фронта. На этом самолете 20 января 1942 года в районе станции Погостье вел воздушный бой Андрей Васильевич Чирков, тогда еще лейтенант, который после этого боя остался жив и вернулся в полк, став в последствии одним из прославленных летчиков Ленинградского фронта и Героем Советского Союза. И только вернувшись из экспедиции и просматривая документы и материалы, связанные с личностью Андрея Чиркова поисковики поняли, что ими обнаружен как раз тот самолет, на котором Андрей Васильевич совершил воздушный таран. Так, в одной из публикаций о Чиркове, говорится: «...20 января 1942 г. в бою над станцией Погостье в лобовой атаке лейтенант Чирков ударом крыла отбил плоскость неприятельского истребителя и выбросился с парашютом из потерявшей управление машины...». В других материалах, говорится о том, что Чирков таранил немецкий бомбардировщик.

Личность Андрея Васильевича Чиркова на Ленинградском фронте была известная и очень яркая. Так, именно Андрею Чиркову приписывают первую победу ленинградских летчиков в годы Великой Отечественной войны, которая к сожалению, пока не нашла официального подтверждения до сих пор. Но все равно, других подвигов у него было достаточно.

Вот что говорится на сайте знаменитого Качинского авиационного училища о Чиркове, выпускником которого он был: «...Легендарный летчик-истребитель, герой защиты Ленинграда, Андрей Чирков был одним из лучших бойцов фронта, а позднее, возглавив полк, показал себя незаурядным командиром. Человек исключительной силы воли, он не раз проявлял ее в критических ситуациях...



Зимой 1939 года, при проведении тренировочных прыжков с парашютом при сильном ветре молодой летчик получил тяжелые травмы: перелом голени, разрыв мышечных тканей. Через несколько часов началась гангрена. Теряя сознание, он буквально вырвался с операционного стола, отказавшись от ампутации. Искусство врачей и молодой организм позволили превозмочь страшный недуг...

В первом боевом вылете во время советско-финляндской войны он был сбит во время штурмовки и в течение 20 часов (!) в 30-градусный мороз шел к своим через заснеженные пространства...

Летом 1944 года, его самолет был подбит зенитным огнем и он выпрыгнул с парашютом над территорией, занятой противником. Про-

В Малуксинские болота может проехать только гусеничный тягач.



Чирков А.В.



Участники подъема самолета А. Чиркова.

бираясь к передовой, пленил двух немецких военных связистов и вместе с ними пересек линию фронта.

Андрей Чирков родился 10 октября 1917 года в городе Екатеринославе (ныне Днепрпетровск). После школы ФЗУ, работая электромонтером в трамвайном парке, окончил Днепрпетровский аэроклуб. Здесь он установил рекорд продолжительности полета на планере. В 1937 году комсомольская организация дала ему путевку в Качинскую военную авиационную школу.

23 июня 1941 года он перехватил и, атаковав со стороны солнца, с первой атаки сбил Хе-111. Это был первый неприятельский са-

молет, уничтоженный в ленинградском небе. Через 3 дня он одержал свою вторую победу, вновь сбив «хенкель» и подбив другой, который с дымом и потерей высоты ушел на запад.

В 1942 году 154-й иап (с 22 ноября 1942 года — 29 иап), где сражался старший лейтенант Чирков, был перевооружен на американские истребители «Томагавк».

В то время летчик часто летал в паре с Петром Покрышевым, будущим дважды Героем Советского Союза, вместе они уничтожили более десятка вражеских машин.

В январе 1943 года после очередного перевооружения полка Андрей Чирков одним из первых освоил Як-7Б и в первом же бою на новой машине сбил два ФВ-190.

Весной 1944 г. был назначен командиром 196-го иап.

Во время войны майор Чирков провел 420 боевых вылетов, лично сбил 29 и в группе 9 самолетов противника.

В 1949 году уволился в запас. Почетный гражданин Ленинграда Андрей Васильевич Чирков жил и трудился в этом городе. Умер после тяжелой болезни 10 сентября 1956 года. Герой Советского Союза (4.2.44). Награжден двумя орденами Ленина, двумя орденами Красного Знамени, орденом Отечественной войны 1-й степени, медалями...».

Так закончилась еще одна экспедиция ленинградских поисковиков по местам погибших самолетов.

Август 2007 года.
Илья Прокофьев.

Чирков Евгений Михайлович

Чубаров Павел Федорович



Чирков Е.М.



Чубаров П.Ф.

Место падения самолета ИЛ-2 в районе урочища Анненское (100 метров западнее садоводства Медное) Кировского района Ленинградской области обнаружено в августе 2001 года поисковиком Виктором Семеновым и поисковым отрядом «Рубин» (г. Санкт-Петербург, руководитель Николай Анатольевич Михайлов).

При первичном обследовании воронки обнаружены останки одного члена экипажа. Пилот был одет в технический комбинезон без знаков различия. В карманах был найден только портсигар с четырьмя папиросами. Никаких документов или наград не было обнаружено. При содействии поисковых отрядов «Высота» и «Малая Охта» произведены работы по подъему самолета, в результате чего найдены частичные останки второго члена экипажа. Установлен номер двигателя: АМ-38 № с30462 (забит старый № ш291136) и номер самолета: 3918.

По установленному номеру мотора были проверены документы Центрального архива Министерства обороны РФ. Согласно архивных документов было установлено: самолет Ил-2 с мотором с30462, сбит зенитной артиллерией противника 7 августа 1943 года в районе Анненское Мгинского (в настоящее время Кировского) района Ленинградской области; экипаж: летчик гвардии младший лейтенант Чирков Е.М. и воздушный стрелок гвардии старший сержант Чубаров П.Ф.

Летчик 15-го гвардейского штурмового авиаполка 277-й штурмовой авиадивизии 13-й Воздушной армии Ленинградского фронта гвардии младший лейтенант ЧИРКОВ Евгений Михайлович, 1921 г.р., уроженец: РСФСР, Молотовская область (в настоящее время Пермский край), Фокинский район, Заводо-Михайловский сельский совет, деревня Ванчики, отец Михаил Савельевич. Кадровый.

Воздушный стрелок 15-го гвардейского штурмового авиаполка 277-й штурмовой авиадивизии 13-й Воздушной армии Ленинградского фронта гвардии старший сержант ЧУБАРОВ Павел Федорович, 1922 г.р., уроженец: РСФСР, Ленинградская (в настоящее время Новгородская) область, Пестовский район, Богословский сельский совет, деревня Пирогово, отец Федор Матвеевич (Фатеевич). Мобилизован Пестовским РВК.

Экипаж самолета Ил-2 (заводской номер 303918) с мотором АМ-38 № с30462 погиб при выполнении боевого задания 7 августа 1943 года. Сбит зенитной артиллерией противника в районе Анненское Мгинского (в настоящее время Кировского) района Ленинградской области.

В фондах архива хранятся следующие документы:

– Наградной лист на гвардии младшего лейтенанта Чиркова Е.М.: «Тов. Чирков участвует в Великой Отечественной войне Советского народа против германского фашизма с 27.02.1943 года. За период боевой работы с 12.03.1943 по 27.07.1943 произвел 16 успешных боевых вылетов на уничтожение живой силы и техники противника, в результате которых лично уничтожил и повредил: 14 ж.д. вагонов, 3 танка, 9 автомашин... Кроме того в группе с другими летчиками: 39 ж.д. вагонов, 7 танков и 32 автомашины. Эффективность боевых вылетов подтверждена командованием наземных частей, фотоснимками штаба 277 ШАД, телеграммой Командующего 13 ВА и летчиками истребителей прикрытия от 191 ИАП, 196 ИАП и 29 ГИАП. Особенно высокую боевую работу тов. Чирков проявил в дни напряженной боевой работы в период с 22.07 по 27.07.1943 года. С 22.07 по 27.07, вылетая 4 раза в день, произвел 11 эффективных боевых вылетов с задачей — поддержать наступающие наземные части, действуя по подходящим резервам противника. За этот период в группе 4-х самолетов уничтожено и повреждено: ж.д. вагонов — 16, автомашин — 7, танков — 7, повозок с боеприпасами — 2 и подавлен огонь артбатареи, обстреливающей наши войска. Эффективность боевых действий подтверждена телеграммой Командующего 13 ВА генерал-майора тов. Рыбальченко. В бою смел, решителен, отважен. Умело маневрируя в плотном зенитном огне, искусно поражает цели. По выполнению заданий без повреждений приходит на свой аэродром. 23.07.1943 в составе группы самолетов вылетел в район Ивановское — Мга. В районе Войтолово летчики обнару-

жили ж.д. эшелон до 35 вагонов. Отважные штурмовики, умело маневрируя, произвели 4 захода, бомбоштурмовыми ударами уничтожили 10 ж.д. вагонов, вызвали несколько взрывов большой мощности и подожгли эшелон. За образцовое выполнение боевых заданий командования, при которых нанес огромный ущерб противнику, тов. Чирков достоин правительственной награды — ордена «Красная Звезда».

Командир 15 гвардейского Невского ШАП, Герой Советского Союза, Гвардии подполковник Свитенко».

– Наградной лист на гвардии старшего сержанта П.Ф. Чубарова: «Тов. Чубаров участвует в Великой Отечественной войне Советского народа против германского фашизма с 12.02.1943 г. За период боевой работы с 19.03.1943 по 27.07.1943 в составе экипажа самолета Ил-2 произвел 22 боевых вылета на штурмовки техники и живой силы противника, при которых его командиром лично уничтожено или повреждено: 14 ж.д. вагонов, 3 танка, 9 автомашин, 3 повозки с военными грузами и до 65 человек солдат и офицеров противника. Искусно владея своим пулеметом, умело отражает атаки истребителей противника, надежно защищая заднюю полусферу своего самолета, чем вселяет уверенность командиру успешно выполнять боевое задание, по выполнению задания невредимым возвращается на свой аэродром. За период с 23.07 по 27.07.1943 года, в дни напряженной боевой работы полка, произвел 12 боевых вылетов. 26.07.1943 в день исключительно напряженной работы полка, по числу боевых летчиков не хватало воздушных стрелков. Тов. Чубаров, не зная усталости, производил вылеты поочередно с двумя летчиками. И в течение дня произвел пять боевых вылетов с перерывами через 30–40 минут. При одном из них отразил атаку истребителя противника, чем спас жизнь командиру и дал возможность выполнить боевое задание. За образцовое выполнение боевых заданий командования и проявленные при этом мужество и отвагу тов. Чубаров достоин правительственной награды — ордена «Красная Звезда».

Гвардии старший сержант Павел Федорович Чубаров награжден орденом «Красная Звезда» за день до своей гибели — 6 августа 1943 года.

Останки погибшего экипажа торжественно захоронены 18 января 2003 года на кладбище в поселке Марьино города Кировск Кировского район Ленинградской области. На захоронении присутствовали родственники погибших. Летом 2003 года на месте захоронения установлен памятник.



Номер найденного мотора АМ-38: с 30462.



<http://www.mk-piter.ru/2003/06/25/023/>

Это память минувшей войны

Светлана Смирнова
25.6.2003

В Кировском районе Ленобласти установлен памятник на могиле летчиков-героев.

Павлик, прости меня, что не нашел тебя, прости... Тебя поисковики нашли в лесу в большой воронке, Не в доме, где ты рос, а на чужой сторонке.

Эти стихотворные строчки написал Леонид Чубаров. Раньше стихов Леонид Федорович никогда не писал. А тут строчки сами собой пришли в голову.

В минувшую субботу, когда в Кировском районе, в поселке Марьино, открывали памятник героям-летчикам, погибшим при защите Ленинграда в 1943 году, он снова прочитал их брату, через 60 лет.

«В последний раз мы с Павликом виделись в январе 1943 года, когда он приезжал всего на сутки на побывку домой, — вспоминает Леонид Федорович. — Он дал мне, тринадцатилетнему пацану, наказ, который я запомнил на всю жизнь, — чтить родителей. А через несколько месяцев, когда я вернулся из школы домой, нашел под дверью письмо — на конверте знакомый номер полевой почты. Открыл конверт, а там друг брата рассказывает о том, что самолет, в котором находился Павлик, был подбит немцами, загорелся и взорвался уже у земли. Мама долго не хотела верить, что Павлик погиб, все ей казалось, что ему каким-то чудом удалось выпрыгнуть с парашютом. А потом долго горевала, что тело сына так и не было предано земле».

«А я приехала к Евгению Чиркову, — рассказывает его сестра Ираида Михайловна Кривошеина, которая также узнала о гибели брата из письма друга. — Женя мечтал стать летчиком и добился своего — он поступил в летное училище. А затем началась война, и он ушел на фронт. Мы его так больше и не увидели...»



Сегодня же с помощью поисковых отрядов в деталях восстановлено то, что произошло в тот августовский день в небе над Ленинградом.

7 августа самолет Ил-2, в составе боевого экипажа — летчик Евгений Михайлович Чирков и воздушный стрелок Павел Федорович Чубаров, вылетел на задание. На базу они уже не вернулись. Обломки самолета и останки экипажа были обнаружены поисковым отрядом «Рубин» в лесу в Кировском районе Ленинградской области. Обнаружили случайно, сначала сигнал дал миноискатель, и из земли был извлечен кусок дюралевой обшивки самолета, а затем откопали и самолетный двигатель. Среди находок был даже портсигар, в котором чудом сохранились четыре папиросы, а также спичечный коробок. Когда стали копать дальше, то неожиданно наткнулись на плавун, который моментально заполнял воронку водой. Рассказывают, что помпы не справлялись с нагрузкой, в воздухе стоял удушающий запах бензина и машинного масла, от которого кружилась голова. Но ребята работу не оста-



Портсигар, найденный в обломках самолета.



навливали — копали несколько минут землю, а потом выбирались наверх и жадно хватали ртом свежий воздух. Им на смену в воронку спускались другие. Имена погибших летчиков удалось установить по найденному номеру двигателя самолета.

В канун 22 июня на воинском кладбище в поселке Марьино на могиле воинов был поставлен памятник из черного габродиабаза. Присутствующие на митинге родственники погибших и ребяташки из местной школы сразу же засыпали памятник цветами. И только в одном месте цветов не было, зато возвышался холмик черной как смоль земли. Эту землю Ираида Михайловна привезла с родины брата, из Ижевска.

Ираида Михайловна Кривошеина рассказывает о своем брате Евгении Чиркове.

**Родственники
у воронки на месте
падения самолета.**

Рядом с памятником летчикам Чубарову и Чиркову — еще один обелиск. И еще одна героическая судьба. Здесь похоронен пилот самолета Ил-2 лейтенант Павел Мартьянович Мельник. Останки лейтенанта Мельника на месте падения самолета были обнаружены поисковым отрядом «МИФ» в декабре 2000 года. Летчик был опознан по хорошо сохранившемуся ордену «Красная Звезда» № 23757, на тыльной стороне которого сохранилась надпись: «Клаве посвящаю». Как потом выяснилось, это посвящение было адресовано молодой жене. С Клавдией Павел познакомился во время учебы в Ростовской области и прожил после свадьбы всего несколько месяцев до отправки на Ленинградский фронт. Больше молодые супруги никогда не виделись. Жена о судьбе мужа ничего не знала вплоть до конца 2000 года. Тогда с помощью ростовских поисковиков ее удалось найти в городе Сальске. К сожалению, через месяц Клавдия Арсентьевна умерла. Рассказывают, что перед смертью она все время вспоминала своего Павла, говорила, что он ей постоянно снится. Вдова так и не увидела ордена мужа, который он посвятил ей.

Кстати, во время работы в архивах поисковики выяснили, что незадолго до гибели за бой в районе поселка Синявино Павел Мельник был представлен еще к одному ордену — Боевого Красного Знамени. Но так как он с задания не вернулся, то бумаги никуда не были направлены. «Мы обращались в наградной отдел президента, — рассказывает заместитель председателя совета Фонда поисковых отрядов Илья Прокофьев, — чтобы Павла Мельника хотя бы посмертно, но наградили заслуженной наградой. Оказалась, что, по сегодняшним законам, наша страна уже не может награждать орденами СССР, а погибших в годы Великой

Отечественной войны героев уже нельзя награждать орденами России. Чтобы восстановить справедливость, ребята изобразили на памятнике Павлу Мельнику два ордена Красного Знамени — один, который он получил, а другой, который так и не успел...



После траурного митинга на кладбище родственников погибших воинов повезли в лес, к месту гибели самолета. Несмотря на то, что идти до того места, куда упал самолет, пришлось под проливным дождем, да еще по болоту, никто не жаловался. У края воронки стояли молча, а потом в воду полетели красные гвоздики...

Чистяков Валентин Федорович

Воздушный стрелок 999-го штурмового авиаполка 277-й штурмовой авиадивизии 13-й Воздушной армии Ленинградского фронта сержант **ЧИСТЯКОВ Валентин Федорович**, 1925 г.р., уроженец: город Ленинград. Отец Федор Иванович, проживал: Молотовская область (в настоящее время Пермский край), поселок Гайва, почтовое отделение №30, трест «Свирстрой». Мобилизован Ойротским РВК Алтайского края в 1943 году.

Погиб 21 июня 1944 года вместе с самолетом Ил-2 (заводской номер 303144) с мотором АМ-38ф № 4519282 в районе местечка Пертта (в настоящее время Озерное) Выборгского района Ленинградской области.

Убит в воздухе, упал вместе с самолетом, летчик самолета Кесарев ранен, выпрыгнул с парашютом, доставлен в госпиталь.

Место падения самолета Ил-2 в районе 1,5 км южнее Озерное (ранее Люуккюля, район Тали) болото Большое Ягодное Выборгского района Ленинградской области обнаружено осенью 2005 года поисковым отрядом «Поиск» (г. Выборг, руководитель Геннадий Дмитриевич Михайлов). При обследовании самолета установлено, что основная часть обломков сдана в 1960-е годы в металлолом. При вскрытии воронки на месте падения обнаружены останки одного из членов экипажа самолета. На месте падения обнаружены две авиационные 37-мм пушки с номерами: ТД 589 1943 года выпуска, ТД 038 1943 года выпуска. Обнаружена одна шильда с номером: 3216.

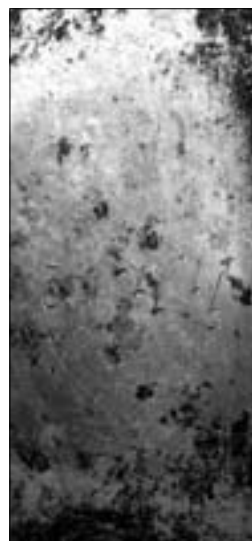
8 сентября 2007 году останки неизвестного летчика были торжественно захоронены на воинском мемориале «Петровка», который находится на 11 км шоссе Выборг – Светогорск Выборгского района Ленинградской области.

В марте 2008 года поисковым отрядом «Поиск» (город Выборг) проведены дополнительные работы на месте падения самолета. В результате обнаружен технологический лючок,

на котором выбит заводской номер самолета: 3144.

По данным Центрального архива Министерства обороны РФ самолет Ил-2 № 303144 с мотором АМ-38ф № 4519282 из состава 999 ШАП 277 ШАД 13 ВА не вернулся с боевого задания 21 июня 1944 года. Экипаж самолета летчик младший лейтенант Кесарев ранен, находится в госпитале, воздушный стрелок младший сержант Чистяков погиб.

В донесении о потерях материальной части и экипажей частей ВВС по 277 ШАД, говорится: «...21 июня 1944 года группа 5 Ил-2, ведущий лейтенант Проскурин, при подходе к развилке дорог, что севернее 2 км Конккала, была атакована ИА противника. В результате боя: летчик лейтенант Проскурин, рядовой Савельев, летчик лейтенант Шерстобитов, старший сержант Корешков, летчик младший лейтенант Морошкин, рядовой Стрельников, летчик младший лейтенант Макаров, рядовой Петров погибли. Воздушный стрелок младший сержант Чистяков из экипажа младшего лейтенанта Кесарева убит. Младший лейтенант Кесарев ранен и находится в госпитале. Самолеты сгорели...».



Номер самолета на технологическом лючке: 3144.

Шабунин Владимир Павлович Носовский Моисей Лазаревич Кольцов Иван Матвеевич Петрушин Иван Алимович

Летчик 16-го гвардейского авиаполка 1-й гвардейской авиадивизии 1-го гвардейского авиакорпуса Авиации Дальнего Действия гвардии младший лейтенант **ШАБУНИН Владимир Павлович**, 1922 г.р., уроженец: Краснодарский край, город Крапоткин. Мать Зинаида Ефимовна, проживала: РСФСР, город Архангельск, ул. Северо-Диевская, д. 13, кв. 22. Кадровый. Выпрыгнул с парашютом, вернулся в полк 08.09.43 г.; снова был сбит 15.09.44 г., попал в плен, вернулся живым в 1945 году.

Штурман корабля 16-го гвардейского авиаполка 1-й гвардейской авиадивизии 1-го гвардейского авиакорпуса Авиации Дальнего Действия гвардии младший лейтенант **НОСОВСКИЙ Моисей Лазаревич**, 1922 г.р., уроженец: город Нежин. Мать Майзелина Александра Моисеевна, проживала: Казахская ССР, Северо-Казахстанская область, Соколовский район, село Колодино. Кадровый.

Воздушный стрелок-радист 16-го гвардейского авиаполка 1-й гвардейской авиадивизии 1-го гвардейского авиакорпуса Авиации Дальнего Действия гвардии старший сержант **КОЛЬЦОВ Иван Матвеевич**, 1917 г.р., уроженец: РСФСР, Ярославская область, Петровский район, село Плечиво, отец Матвей Александрович. Мобилизован Петровским РВК.

Воздушный стрелок 16-го гвардейского авиаполка 1-й гвардейской авиадивизии 1-го гвардейского авиакорпуса Авиации Дальнего Действия гвардии младший сержант **ПЕТРУШИН Иван Алимович**, 1919 г.р., уроженец: РСФСР, Сталинградская область, Березовский район, хутор Кувшинов. Дядя Трифон Гаврилович, проживал: РСФСР, Сталинградская область, город Фролов, ул. Воровского, д. 67. Мобилизован Зародевским РВК АзССР.

Экипаж самолета Ил-4 (заводской номер 5143915) с моторами М-886 №№ 887697 и 887702 не вернулся с боевого задания в ночь на 23 августа 1943 года из района поселка Беззаботное Ломоносовского района Ленинградской области. Сбит ночным истребителем противника. Летчик самолета выпрыгнул с парашютом и вернулся в полк.

Место падения самолета Ил-4 в районе поселка Гостилицы Ломоносовского района Ленинградской области обнаружено весной 2007 года поисковой группой «Варяг-2» (г. Санкт-Петербург, братья Антон и Роман Красильниковы). Самолет упал на ближний тыл немецких артиллерийских позиций. Самолет «верховой», сильно «размазан» по земле и сильно разграблен. На месте падения обнаружены пряжки от пристяжной системы парашюта (один карабин и пряжки), шестерня от редуктора, бомбодержатели. Окрас обломков темно-зеленый и ярко-синий. На некоторых деталях штамп 17 завода.

В апреле–мае 2007 года поисковой экспедицией ГУ «Дом молодежи Санкт-Петербурга» (руководитель Игорь Вепрев) проведено дополнительное обследование места падения самолета и установлен номер одного из моторов самолета: М-88 № 887697.



На месте падения обнаружены останки одного члена экипажа. На приборе скорости с обратной стороны нацарапан номер: 15062. При дополнительной работе обнаружены сильно оплавленные части пристяжной системы парашюта других членов экипажа. Скорее всего, останки погибших сгорели, а обнаруженные костные останки одного члена экипажа принадлежат стрелку-радисту самолета. Установлен номер стрелку-радиста мотора М-88 № 887702. При проведении работ обнаружено: обойма от пистолета ТТ, два шомпола к пистолетам, части оторванных от винта лопастей.

По информации Михаила Романова, основанной на архивных документах ЦАМО — в ночь с 15 на 16 сентября 1943 года в районе Петергоф был сбит самолет Ил-4 № 11715 из состава 42 авиаполка АДД 36 авиадивизии АДД, в составе экипажа: летчик Поляков, штурман Кременчугский, стрелки-радисты Кутяшин и Лысяк. При полете на боевое задание последний раз вышел на связь в 21:22 пролетая Тихвин. С выполнения боевого задания не вернулся, предположительно сбит огнем ЗА противника в районе Петергоф. В дополнительных документах говорится, что 23 сентября 1943 года в полк вернулся стрелок-радист из этого экипажа Лысяк. Данные экипажа:

– Поляков Николай Александрович, младший лейтенант летчик, 1922 г.р.;

– Кременчугский Владимир Гаврилович, младший лейтенант штурман самолета, 1912 г.р.;

– Кутяшин Иван Яковлевич, старший сержант стрелок-радист, 1922 г.р.;

– Лысяк Иван Григорьевич, младший сержант воздушный стрелок-радист, 1921 г.р.

В ходе исследовательской работы в ЦАМО братьями Красильниковыми установлено, что на самолете Ил-4 № 11715 были установлены моторы М-88 №/№ 888664 и 887950, что говорит о том, что обнаруженные обломки самолета и останки экипажа не относятся к потере 42 АП АДД в ночь с 15 на 16 сентября 1943 года экипажа летчика Полякова.

По архивным документам установлено, что в сентябре 1943 года по этим же объектам работали полки 48 АД АДД, так в ночь на 9 сентября 1943 года в этом районе был сбит самолет Ил-4 из состава 455 АП АДД, который упал в Финский залив.

В ходе исследовательской работы в ЦАМО Михаилом Романовым (г. Пустошка Псковской области) установлено: «...самолет Ил-4 № 5143915 с моторами М-88 №/№ 7697 и 7702 из состава 16 гв. БАП АДД списан приказом командира полка от 04 сентября 1943 года как не вернувшийся с боевого задания...». Кроме того в этом же приказе с такой же формулиров-



кой списаны еще пять самолетов Ил-4, без указания экипажей.

В ходе аналитической работы с донесениями о безвозвратных потерях полка в ОБД Мемориал, установлено, что за период августа 1943 года не вернулись с боевых заданий 4 экипажа:



– 1-й самолет Ил-4 — не вернулся с б/з в ночь на 24.08.43 г., 16 гв. ап АДД 1 гв. ад АДД 1 гв. АК АДД; экипаж: Куропаткин Николай Павлович, сержант, возд. стрелок, 1918 г.р.; Привалов Степан Алексеевич, ст. сержант, возд. стрелок-радист, 1919 г.р.; Летуновский Георгий Сергеевич, мл. лейтенант, штурман корабля, 1921 г.р.; Кравцов Борис Алексеевич, мл. лейтенант, летчик, 1922 г.р.

– 2-й самолет Ил-4 — не вернулся с б/з в ночь на 23.08.43 г., 16 гв. ап АДД 1 гв. ад АДД 1 гв. АК АДД; экипаж: Петрушин Иван Алимович, мл. сержант, возд. стрелок, 1919 г.р.; Кольцов Иван Матвеевич, ст. сержант, возд. стрелок-радист, 1917 г.р.; Носовский Моисей Лазаревич, мл. лейтенант, штурман корабля, 1922 г.р.; Шабунин Владимир Павлович, мл. лейтенант, летчик, 1922 г.р.

– 3-й самолет Ил-4 — погиб в ночь на 22.08.43 г., 2 км ю-з г. Ораниенбаум, Ломоносовского района Ленинградской области, 16 гв. ап АДД 1 гв. ад АДД 1 гв. АК АДД, Красов Яков Никитич, гв. ст. сержант, возд. стрелок-радист, 1916 г.р., остальные члены экипажа живы.

– 4-й самолет Ил-4 — пропал без вести в ночь на 09.08.43 г. (по другим данным: на 29.08.43 г.), 16 гв. ап АДД 1 гв. ад АДД 1 гв. АК АДД, экипаж: Брагин Дмитрий Семенович, гв. сержант, воздушный стрелок, 1921 г.р.; Шевченко Николай Артемович, ст. сержант, возд. стрелок-радист, 1918 г.р.; Жданов Петр Пименович, гв. мл. лейтенант, штурман корабля, 1922 г.р.; Алексеев Леонид Яковлевич, гв. мл. лейтенант, летчик, 1922 г.р.

В ходе дополнительной работы с документами ЦАМО установлено, что экипаж (4-го самолета, по вышеприведенному списку) Алексеев-Жданов-Шевченко-Брагин погибли

Обломки мотора самолета.



На обломках номер одного из моторов самолета Ил-4: 887697.

на самолете Ил-4 № 10416 в р-не ст. Мга Кировского района Ленинградской области.

И вот наконец-то пришло долгожданное сообщение от Антона и Романа Красильниковых: «... Обломки бомбардировщика были найдены еще в 2007 году в районе д. Гостилицы Ломоносовского района Ленинградской области. При



Отдавая почести погибшим летчикам от сегодняшних авиаторов, над траурной церемонией пролетели самолеты Як-52.

проведении работ на месте падения были обнаружены останки его экипажа. В ходе работ были установлены номера двигателей М-88Б самолета - №№ 887697 и 887702. Захоронение останков планируется на одном из ближайших к месту обнаружения мемориалов — либо в д. Гостилицы, либо на мемориале «Январский Гром» в урочище Порожки.

В 2008 и 2009 годах мы искали в ЦАМО этот самолет, но тогда, в связи с недостаточной информацией о подразделениях АДД, воевавших на Ленинградском фронте, его найти не удалось. В 2010 году было установлено, что указанные двигатели стояли на самолете Ил-4 № 5143915, списанном как не вернувшийся

с б/з приказом от 04.09.1943 г. по 16 гв. ап ДД 1 гв. ад ДД. Этим приказом были списаны 5 самолетов без указания даты их гибели.

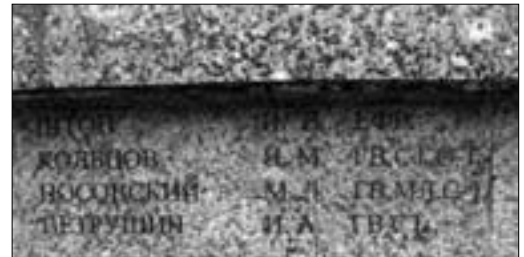
К сожалению, в связи с тотальной нехваткой времени на поездку в ЦАМО, на этом дальнейшая работа по установлению личностей погибшего экипажа застопорилась.

И вот, наконец, благодаря многоуважаемому участнику форума Тризна «olenevod», удалось полностью установить личности экипажа.

Согласно документам 16 гв. ап ДД, Ил-4 № 5143915 был сбит истребителем противника над целью (ст. Беззаботная) в ночь на 23.08.1943 г. Летчик, мл. лейтенант Шабунин Владимир Павлович, выпрыгнул с парашютом и приземлился северо-восточнее д. Гостилицы в лесу на территории, занятой противником. В течение 5 суток он пробирался к линии фронта по занятой территории и перешел ее 28.08. в 4:30 в р-не горы Колокольня.

Остальные члены экипажа не вернулись с боевого задания. Вот их данные:

- Штурман мл. лейтенант Носовский Моисей Лазаревич 1922 г.р.
- Воздушный стрелок-радист ст. сержант Кольцов Иван Матвеевич 1917 г.р.
- Воздушный стрелок мл. сержант Петрушин Иван Алимович 1919 г.р.».



Останки погибшего экипажа торжественно захоронены 22 июня 2011 года на воинском мемориале в деревне Гостилицы Ломоносовского района Ленинградской области.



Шварц Евсей Григорьевич Смородинов Иван Петрович Бочаров



Шварц Е.Г.



Смородинов И.П.

Место падения самолета СБ в районе 4 км северо-восточнее поселка Большой Сабск в сторону деревни Язвище Волосовского района Ленинградской области обнаружено в 2002 году поисковым отрядом «Форпост» (г. Кингисепп, руководитель Виктор Викторович Костюкович). При обследовании места установлено, что самолет взорвался при падении и в послевоенные годы подвергся полному разграблению на металл. Были обнаружены частичные останки членов экипажа. В августе 2004 года поисковыми отрядами «Форпост», «Авангард» (пос. Большой Сабск, руководитель Лариса Александровна Фетисова) и г. Костромы проведено дополнительное обследование места падения. В воронке обнаружен поршень с номером мотора М-103 № 843-554. На одном из обломков (крышка) выбит номер: 93045. Также была найдена шильда с номером: 133.

8 апреля 2005 года в пос. Большой Сабск состоялась торжественно-траурная церемония захоронения найденных останков членов экипажа.

В ходе исследовательской работы в Центральном архиве Министерства обороны РФ

Летчик 205-го скоростного бомбардировочного авиаполка 41-й смешанной авиадивизии ВВС Ленинградского фронта младший лейтенант ШВАРЦ Евсей Григорьевич, 1915 г.р. Кадровый, Уральский ВО 09.01.41 г.

Штурман самолета 205-го скоростного бомбардировочного авиаполка 41-й смешанной авиадивизии ВВС Ленинградского фронта лейтенант СМОРОДИНОВ Иван Петрович, 1917 г.р., уроженец: РСФСР, Воронежская область, Лискинский район. Кадровый.

Экипаж самолета СБ (заводской номер 5/133) с моторами М-103у №/№ 913-454 и 843-454 не вернулся с боевого задания 7 августа 1941 года из района деревни Большой Сабск Волосовского района Ленинградской области. Воздушный стрелок-радист самолета БОЧАРОВ смог выбраться из горящего самолета с парашютом и вернуться в полк.

Сергеем Сердюком (г. Москва) было установлено:

– самолет СБ № 5/133 с моторами М-103 №/№ 913-454, 843-554 списан как боевая потеря в период с 31 июля по 10 августа 1941 года из состава 205-го СБАП 41 САД: самолет сгорел, сбит истребителями противника. Не вернулся с боевого задания. Экипаж: пилот младший лейтенант Шварц Е., штурман лейтенант Смородинов, стрелок-радист Бочаров. Воздушный стрелок-радист самолета Бочаров смог выбраться из горящего самолета с парашютом и вернуться в полк.



Открытие памятника на могиле И.П.Смородинова и Е.Г.Шварца. 11 апреля 2009 года.

В то время в ОБД «Мемориал» информация о вышеуказанном экипаже отсутствовала, так как не были внесены полные списки безвозвратных потерь 41 САД за 1941 год. В феврале 2009 года после очередного обновления ОБД были выявлены следующие сведения:

– в Книге Памяти Воронежской области Лискинский район: Смородинов Иван Петрович, 1917 г.р., лейтенант, погиб в воздушном бою 7 августа 1941 года;

– в Приказах Управления кадров ВВС Красной Армии об исключении из списков Красной Армии — список офицеров Уральского Военного округа: младший лейтенант Шварц Евсей Григорьевич, пилот 205 СБАП погиб 7 августа 1941 года, 1915 г.р., чл. ВЛКСМ, в КА с 09.01.1941 г.

В марте 2009 года благодаря сайту «Солдат.ру», а также директору Аношкинской школы Елене Николаевне Кубраковой, представителю Лискинского РВК Светлане Ивановне Картушиной и заместителю редактора Лискинской районной газеты Лукшину Геннадию Александровичу были разысканы родственники лейтенанта Смородинова. В селе Аношки-

но Лискинского района Воронежской области проживает двоюродная сестра Смородинова Наталья Лаврентьевна, 1926 г.р., которая очень хорошо помнит брата и смогла рассказать, что после войны к ним приезжал стрелок-радист самолета сержант Бочаров, который рассказывал о том, как погиб самолет.

В Беларуси и Канаде удалось разыскать родных летчика самолета Евсея Шварца. Вот письмо от родственников:

«...Дорогие товарищи! Прежде всего, мы хотим поблагодарить всех, кто занимается розыском мест захоронения погибших воинов. Совершенно потрясает архивный список людей, отдавших свои молодые жизни в борьбе за свободу Родины. В лучшем случае, только в их семьях помнят их имена. Розыск их родственников тоже важен — они могут предоставить фотографии и некоторые сведения из жизни погибших солдат. Народ должен знать своих героев. Война — жестокая вещь, масса людей гибнет, и их имена теряются для следующих поколений. Поэтому, благородная задача — вернуть имя Памятнику Неизвестному Солдату. Мы, племянники военного летчика Шварца Евсея Григорьевича, благодарим вас всех, кто пришёл почтить его память и память тех, кто ценой своей жизни сохранил жизнь других современников войны и Холокоста. И теперь их потомки — дети, внуки и правнуки — живут и процветают. Доброگو вам здоровья, долгой жизни и успеха во всех ваших делах!

*Григорий Фаддеев, Гродно, Белоруссия.
Виктор Мирлас, Торонто, Канада...».*

11 апреля 2009 года на воинском мемориале в дер. Большой Сабск Волоосовского района Ленинградской области на месте захоронения экипажа открыт памятник с именами погибших. На церемонии открытия присутствовали родственники лейтенанта Смородинова. Затем они вместе с поисковиками посетили место гибели самолета.



Шевлягин Анатолий Михайлович Павлов Василий Александрович Травкин Леонид Васильевич Шмелев Петр Павлович

Место падения самолета ДБ-3 в районе деревни Медвежок Сланцевского района Ленинградской области обнаружено местными жителями. В обломках самолета были найдены останки членов экипажа: летчика лейтенанта Шевлягина Анатолия Михайловича, 1915 г.р., штурмана лейтенанта Павлова Василия Александровича, 1918 г.р., воздушного стрелка-радиста старшего сержанта Травкина Леонида Васильевича, 1915 г.р., воздушного стрелка краснофлотца Шмелева Петра Павловича, 1920 г.р.

Первоначально останки погибших были захоронены на южной окраине деревни Медвежок, рядом с ж.д. Сланцы – Ленинград.

В 1954 году могила перенесена в город Сланцы на братское кладбище Северной окраины города. В 1971 году в деревне Медвежок на месте бывшей могилы поставлен памятник.

В книге В.И. Минакова «Балтийские Соколы (Записки морского летчика)» (Издательство Политехника, Санкт-Петербург, 1995, стр. 365) упоминается: «... Так 14 июля возвращавшийся самолет, который пилотировал командир звена старший лейтенант Анатолий Михайлович Шевлягин, в неравном воздушном бою был подожжен. Горящий, он упал около деревни Медвежок Сланцевского района Ленинградской области. Экипаж погиб...».

П.И. Хохлов в своей книге «Над тремя морями» (Лениздат, 1988, стр.34) рассказывает более подробно: «...Я уже рассказывал о замечательном летчике Анатолии Михайловиче Шевлягине. И вот не стало этого отважного и умелого пилота-командира. Его самолет, уже возвращавшийся с задания, был сбит в неравном бою. Горящий, он упал возле деревни Медвежок Сланцевского района Ленинградской области. Вместе с командиром погибли штурман звена лейтенант Павлов Василий Александрович, стрелок-радист старший сержант Травкин Леонид Васильевич и воздушный стрелок Шмелев Петр Павлович. На месте их гибели жители деревни Медвежок установили памятник...».

Для сведения:

– Шевлягин Анатолий Михайлович, был награжден орденом Красного Знамени, член ВЛКСМ с 1934 года № 5360901. В Книге Памяти Москвы: пропал без вести 15 июля 1941 года.

– Павлов Василий Александрович, Член ВЛКСМ с 1934 года № 5401994. В Книге Па-

Командир звена 3 АЭ 1-го минно-торпедного авиаполка ВВС Краснознаменного Балтийского Флота лейтенант **ШЕВЛЯГИН Анатолий Михайлович, 1915 г.р., уроженец: РСФСР, город Москва, Крестьянская площадь, д. 6, кв. 6, мать Александра Михайловна. Жена Вера Валерьевна проживала: РСФСР, город Ленинград, Лесной пр., д. 61, кв. 211. Кадровый, в Красной Армии с 1935 года.**

Штурман звена 3 АЭ 1-го минно-торпедного авиаполка ВВС Краснознаменного Балтийского Флота лейтенант **ПАВЛОВ Василий Александрович, 1918 г.р., уроженец: РСФСР, Куйбышевская область, город Ульяновск (ныне — центр Ульяновской области). Жена София Ивановна проживала: РСФСР, Московская область, город Электросталь, улица Горького, д. 26 кв. 12. Кадровый, мобилизован Ульяновским ГВК в 1937 году.**

Воздушный стрелок-радист 3 АЭ 1-го минно-торпедного авиаполка ВВС Краснознаменного Балтийского Флота старший сержант **ТРАВКИН Леонид Васильевич, 1915 г.р., уроженец: Ленинградская область, Кингисеппский район, деревня Копаницы, мать Степанида Павловна. Мобилизован Ораниенбаумским РВК Ленинградской области в 1937 году.**

Воздушный стрелок 3 АЭ 1-го минно-торпедного авиаполка ВВС Краснознаменного Балтийского Флота краснофлотец **ШМЕЛЕВ Петр Павлович, 1920 г.р., уроженец: РСФСР, Иркутская область, Топуновский район, д. Половинка. Адрес семьи: Ленинградская область, Гатчинский район, станция Тайцы, улица Советская, д. 55 кв. 1. Мобилизован Красногвардейским РВК Ленинградской области в 1940 году.**

Экипаж самолета ДБ-3 не вернулся с боевого задания 15 июля 1941 года из района Рижского залива.

мяти Ульяновской области: пропал без вести 15 июля 1941 года.

– Травкин Леонид Васильевич, Кандидат в члены ВКП(б) с 1940 года № 3219294. В Книге Памяти Ленинградской области: призван Ломоносовским РВК, пропал без вести 15 июля 1941 года.

– Шмелев Петр Павлович, В Книге Памяти Ленинградской области: Шемелев, ВВС КБФ, пропал без вести 17 июля 1941 года.

Шишковец Виктор Николаевич Данилов Василий Федорович



Шишковец В.Н.

Штурман эскадрильи, заместитель командира эскадрильи 704-го штурмового авиаполка 232-й штурмовой авиадивизии 14-й Воздушной армии Волховского фронта младший лейтенант (приказ о присвоении звания лейтенант пришел в полк после гибели пилота) **ШИШКОВЕЦ Виктор Николаевич, 1917 г.р., уроженец: УССР, Одесская область, Каховский район, село Тащинаки-Дмитриевка. Мобилизован Каховским РВК Одесской области.**

Оружейный мастер, в боевом вылете исполнял обязанности воздушного стрелка, 704-го штурмового авиаполка 232-й штурмовой авиадивизии 14-й Воздушной армии Волховского фронта младший сержант **ДАНИЛОВ Василий Федорович, 1922 г.р., уроженец: РСФСР, Ленинградская область, город Луга. Отец Федор Данилович, проживал: РСФСР, Ленинградская область, Лужский район, деревня Старая Сиротка. Мобилизован Лужским РВК Ленинградской области.**

Экипаж самолета Ил-2 (заводской номер 5370) с мотором АМ-38 № 295404 не вернулся с боевого задания 18 февраля 1943 года из района Макарьевская Пустынь Тосненского района Ленинградской области.



Данилов В.Ф.

Место падения самолета Ил-2 обнаружено аквалангистами Ленинградского спортивно-технического клуба водных видов спорта ДОСААФ в 1979 году на дне озера Белое, у деревни Костуя Тосненского района Ленинградской области.

По словам местных жителей, бой, в результате которого этот самолет упал в озеро, состоялся весной 1943 года. В отношении судьбы экипажа высказывались самые различные предположения. Кто-то говорил, что летчик спасся и ушел к своим, кто-то — что попал в плен. Кто-то утверждал, что самолет держался на льду озера несколько минут, но экипаж его не покинул.

Чтобы установить судьбу экипажа, в течение нескольких месяцев проводились подводные работы.

В результате было установлено, что на дне вниз кабиной лежит двухместный штурмовик Ил-2. Обломки были вытасканы на берег, однако пилотов в кабине не оказалось. Пришлось проводить дополнительные погружения, и спустя некоторое время в иле были найдены останки обоих членов экипажа. Пилот имел знаки различия младшего лейтенанта. В карманах гимнастеров были найдены документы.

Из документов пилота удалось прочитать только первые буквы фамилии в записной

книжке: Шишк... В талонах на питание фамилию удалось прочитать целиком: Шишковец В.Н.

У стрелка-радиста документы были в лучшей сохранности, и его имя удалось установить сразу.

В архивных документах Центрального архива Министерства обороны РФ значится:

В книге учета безвозвратных потерь личного состава 131 гв. ШАП (он же 704 ШАП) записано:

– И.О. зам. командира АЭ, он же штурман АЭ Шишковец Виктор Николаевич... 18 февраля 1943 года не вернулся с боевого задания. Внизу приписано: «ЗА».

– Воздушный стрелок, младший сержант Данилов Василий Федорович, 1922 г.р... 18 февраля 1943 года не вернулся с боевого задания (приписано: «ЗА»).

В деле «Оперсводки 14 ВА» (ЦАМО, фонд 14 ВА, оп. 6278, д. 76) значится: «...Оперсводка № 98 Штаба ОГ 14 ВА, Горка, к 20:00 18 февраля 1943 года:

...№3 — 232 ШАД бомбардировочно-штурмовыми действиями парами и четверками Ил-2 уничтожала огневые средства и живую силу противника в опорных пунктах Макарьевская Пустынь, Замостье, Ивановское, уничтожала подходящие резервы противника по дорогам: Ивановское – Замостье, Замостье – Будково. Летало самолетов — 26. Произведено самолетовылетов — 34.

Свои потери: не возвратилось с боевых заданий 4 Ил-2 (летчики — младшие лейтенанты Карташев, Шишковец, Горбунов, Тутуров). Первые два Ил-2 были потеряны ведущим после атаки цели, вторые Ил-2 после выполнения задания ушли курсом 80-85* на свою территорию, место посадки выясняется. Один Ил-2 летчик — старший лейтенант Петров подбит ЗА, упал в районе Оломна. Самолет разбит, летчик невредим...».

В оперативной сводке 232 штурмовой авиационной дивизии № 40 от 18 февраля 1943 года значится:

«...2 самолета Ил-2 704 ШАП, летчики младший лейтенант Карташов и младший лейтенант Шишковец, при атаке цели были потеряны, на свой аэродром не возвратились, предположительно, сбиты ИА противника».

В картотеке потерь офицерского состава Шишковец В.Н. учтен, как лейтенант. Звание присвоено приказом от 19 февраля 1943 года, то есть уже после гибели. Очевидно, документы на присвоение очередного воинского звания были посланы за несколько дней до гибели Владимира Николаевича.

Приказом заместителя министра обороны СССР № 62 от 7 июля 1987 года Шишковец В.Н. переучтен в картотеке потерь как погибший и

похороненный на воинском кладбище «Березовая аллея» в городе Любань.

Захоронение останков экипажа штурмовика Ил-2 состоялось 22 августа 1979 года на воинском мемориале «Березовая Аллея» в городе Любань Тосненского района Ленинградской области.



Щукин Николай Романович Сысоев Василий Тимофеевич

Летчик 703-го штурмового авиаполка 281-й штурмовой авиадивизии 14-й Воздушной армии Волховского фронта младший лейтенант ЩУКИН Николай Романович, 1922 г.р., уроженец: РСФСР, Орловская область, Измалковский район (в настоящее время входит в состав Липецкой области), деревня Денисово, мать Щукина Марфа Ивановна.

Воздушный стрелок 703-го штурмового авиаполка 281-й штурмовой авиадивизии 14-й Воздушной армии Волховского фронта младший сержант СЫСОЕВ Василий Тимофеевич, 1921 г.р., уроженец: РСФСР, Чкаловская (в настоящее время Оренбургская) область, Адамовский район Аниковский сельский совет, отец Сысоев Тимофей Архипович. Мобилизован Адамовским РВК. Попал в плен. Вернулся из плена в 1945 году.

Экипаж самолета Ил-2 (заводской номер 1879522) с мотором АМ-38 № 291528 не вернулся с боевого задания 1 апреля 1943 года из района Карбусель Мгинского (в настоящее время Кировского) района Ленинградской области.



Щукин Н.Р.



Заводской номер самолета: 1879522.

Место падения самолета Ил-2 в районе поселка Малукса Кировского района Ленинградской области обнаружено в 2002 году поисковым отрядом «Рубин» (г. Санкт-Петербург, руководитель Николай Анатольевич Михайлов). При обследовании места падения самолета был установлен заводской номер самолета: 1879522. Также, по характеру расположения обломков самолета, поисковики предположили, что самолет совершил вынужденную посадку. Место падения самолета находилось в расположении немецких тыловых позиций. Останков погибшего экипажа не обнаружено.



По сведениям Центрального архива Министерства обороны РФ было установлено:

«Итоговое донесение № 46 штаба 703 ШАП в 18:00 1 апреля 1943 года:

...703 ШАП в течение дня парами без прикрытия истребителей уничтожал живую силу и артиллерию противника на огневых позициях в районе южнее и юго-западнее Карбусель... Свои потери: не возвратились с боевого задания четыре экипажа...

1. ...Ведущий младший лейтенант Щукин с воздушным стрелком младшим сержантом Сысоевым. Самолет № 9522...».

Кроме того, стало известно, что в экипаже погиб летчик, младший лейтенант Щукин Николай Романович, а воздушный стрелок младший сержант Сысоев Василий Тимофеевич попал в плен, вернулся из плена 9 мая 1945 года.

В апреле 2003 года отрядом «Мужество, Героизм и Воля» Сибирского Кадетского корпуса (г. Новосибирск, руководитель Наталья Изотовна Некрасова), проведено дополнительное обследование обломков самолета и места вынужденной посадки. Установлен номер двигателя: АМ-38 № ш 291528(9). Останков погибших не обнаружено.

Подробнее об этом поиске читайте в статье «Ты их запомни, Родина, всех назови поименно» на стр. 19–23.

Юзефович Михаил Иосифович Ожогин Александр Яковлевич

Место падения самолета Ил-2 на Химозском торфяном поле, в районе Химози – Лядино Гатчинского района Ленинградской области обнаружено в сентябре 1955 года жителем города Гатчина, местным краеведом Михаилом Алексеевичем Марковым.

При подъеме обломков самолета были обнаружены останки летчика и остатки комсомольского билета. Погибшим оказался младший лейтенант Юзефович Михаил Иосифович, 1924 г.р.

Останки летчика были захоронены на городском кладбище города Гатчина.

В ноябре 1966 года работы на месте падения самолета были возобновлены и были извлечены останки воздушного стрелка, старшего сержанта Ожогина Александра Яковлевича, 1919 г.р.

Останки Ожогина также были захоронены на городском кладбище г. Гатчина.

В Центральном архиве Министерства обороны сохранились следующие документы:

«Донесение о потерях материальной части и экипажей частей ВВС за период с 01.01. по 31.01.1944 года 277 ШАД:

«999 ШАП: ...25.01.1944 г. В 11:33–12:26 Ил-2, летчик младший лейтенант Юзефович, стрелок сержант Ожогин, при штурмовке войск и автотранспорта противника, по наблюдениям экипажей, подбит огнем истребителя противника. С задания не возвратился».

Отчет о боевой работе 999 ШАП за январь 1944 года:

«25.01.1944 года младший лейтенант Юзефович и старший сержант Ожогин вылетели в составе группы 4 Ил-2 с задачей — поддержать пехоту и преследовать отступающую пехоту противника в район Красногвардейск–

Летчик 999-го штурмового авиаполка 277-й штурмовой авиадивизии 13-й Воздушной армии Ленинградского фронта младший лейтенант ЮЗЕФОВИЧ Михаил Иосифович, 1924 г.р., уроженец: БССР, Минская область, Минский район, совхоз Коминтерн, мать Антонина Лукьяновна. Мобилизован Минским РВК.

Воздушный стрелок 999-го штурмового авиаполка 277-й штурмовой авиадивизии 13-й Воздушной армии Ленинградского фронта старший сержант ОЖОГИН Александр Яковлевич, 1919 г.р., уроженец: РСФСР, Омская (в настоящее время Тюменская) область, Тюменский район, село Ожогино, мать Мария Яковлевна. Мобилизован Тюменским РВК.

Экипаж самолета Ил-2 (заводской номер 302391) с мотором АМ-38 № 458447 не вернулся с боевого задания 25 января 1944 года из района города Красногвардейск (в настоящее время город Гатчина) Ленинградской области.

Воскресенское, в районе Лядино был атакован группой истребителей противника. Сразу после первой атаки экипаж был сбит».

Акт расследований причин летных боевых потерь в 999 ШАП 277 ШАД:

«В 12:20 на высоте 150 метров при втором заходе на цель был атакован 4 Ме-109ф сзади и с боков «ножницами», с каждой стороны по паре Ме-109ф. Атаку производили сверху вниз. Облачность — 200–150 метров. Пара в правом пеленге. Группа производила штурмовку цели. Четверка Ме-109ф зашла сзади. При втором заходе на цель сбит ИА противника. Сходили без передатчика. Были атакованы внезапно».

Здесь говорит история

...Гатчинское воинское кладбище. Ровные холмы братских могил. Эхом далекой войны отзываются они в сердцах каждого гатчинца.

В один из холмов врезана небольшая памятная плита. Из надписи на ней яствует, что здесь захоронены герои-летчики М. Юзефович и А. Ожогин, совершившие свой подвиг в небе Гатчины в январские победные дни 1944 года.

В последних числах января 1944 года по дороге Гатчина – Волосово близ деревни Химози весь день тянулись вражеские войска. Дорога была заполнена тяжелыми танками со злове-

щими крестами на бортах, автомашинами с немецкими солдатами и боеприпасами...

Все это стало известно штабу ВВС Ленинградского фронта и 25 января для уничтожения живой силы и техники противника в данном районе был послан самолет Ил-2.

...Огненным смерчем красноезвездный штурмовик обрушился на гитлеровскую колонну. Четыре удачных захода — и более десятка вражеских автомашин, взметнув в небо языки пламени, кострами вспыхнули на дороге. Но в это же время из-за облаков вынырнули фашистские истребители. Завязался неравный бой...

Вот от удачного огня «Ила» вспыхнул пламенем и, очерчивая в небе кровавую дугу, врезался в землю один из атакующих «мессеров». Остальные вражеские самолеты испуганно шарахнулись в стороны, но затем вновь с ожесточением напали на одинокий в безбрежном воздушном океане советский самолет. Слишком неравными были силы. Краснозвездный самолет был сбит и упал на Химозское поле.

...В сентябре 1955 года на месте гибели самолета были произведены раскопки. Из пятиметрового слоя ила удалось извлечь часть кабины с останками одного летчика. По остаткам комсомольского билета была установлена фамилия этого героя М.Юзефович, 1924 года рождения. Останки отважного летчика были торжественно захоронены на Гатчинском воинском кладбище.

...Однако поиск продолжался.

По обнаруженному мотору было установлено, что самолет принадлежал к штурмовой авиации, а значит, должен быть и второй член

экипажа. В ноябре 1966 года были извлечены останки и второго летчика. Им оказался стрелок-радист Алексей Ожогин 1919 года рождения, член ВЛКСМ. Герой-летчик тоже был захоронен на Гатчинском воинском кладбище.

В фондовых архивных материалах Министерства обороны СССР есть запись о том, что 25 января 1944 года в 11 часов 35 минут на штурмовку вражеской колонны в районе деревни Химози был послан самолет Ил-2 с бортовым номером 24, который вели младший лейтенант Юзефович и старший сержант Ожогин, и что самолет был сбит истребителями противника, уничтожив предварительно более 10 немецких автомашин и один фашистский самолет марки М-109.

Так, спустя 20 лет со времени совершенного подвига, стали известны обстоятельства героической гибели мужественных советских авиаторов, имена которых навечно останутся в памяти народной.

Юрьев Федор Петрович Коротков Василий Алексеевич Тихомиров Николай Алексеевич

Район падения самолета Пе-2 в районе урочища Гайтолово Кировского района Ленинградской области был обнаружен в 2001 году при проведении полевой поисковой экспедиции «Вахта Памяти». При обследовании района падения было установлено, что самолет взорвался в воздухе. На большой площади встречались различные мелкие обломки самолета. Само место падения найти не удалось. В этом районе в период поисковых экспедиций «Вахта Памяти» были подняты останки более 500 военнослужащих Красной Армии, т.к. осенью 1942 года в здесь проходил «северный коридор» выхода из окружения соединений 2-й Ударной и 8-й армий Волховского фронта, в 1943 году в этих местах проходила передовая линия фронта и прилегающая территория по несколько раз переходила из рук в руки. Можно предположить, что останки погибших летчиков были обнаружены в ходе экспедиций в период 2001-2008 годов, но из-за незнания простыми поисковиками амуниции летчиков они не были опознаны как состав ВВС. Останки всех советских воинов, найденные здесь в эти годы, похоронены на воинском мемориале «Синявинские высоты» Кировского района Ленинградской области.



Командир звена 140-го бомбардировочного авиаполка 276-й бомбардировочной авиадивизии 13-й Воздушной армии Ленинградского фронта лейтенант ЮРЬЕВ Федор Петрович, 1916 г.р., уроженец: РСФСР, Саратовская область, Татищевский район, село Курдюм.

Жена Александра Мефодьевна проживала: Казахская ССР, Западно-Казахстанская область, станция Перелитная. Кадровый.

Штурман звена 140-го бомбардировочного авиаполка 276-й бомбардировочной авиадивизии 13-й Воздушной армии Ленинградского фронта старший лейтенант КОРОТКОВ Василий Алексеевич, 1917 г.р., уроженец: РСФСР, Московская область, Константиновский район, деревня Абрамово. Жена Матрена Михайловна проживала: РСФСР, Московская область, Константиновский район, село Филипповское. Кадровый.

Воздушный стрелок-радист 140-го бомбардировочного авиаполка 276-й бомбардировочной авиадивизии 13-й Воздушной армии Ленинградского фронта старшина ТИХОМИРОВ Николай Алексеевич, 1916 г.р., уроженец: РСФСР, Ярославская область, город Тутаев. Жена Татьяна Алексеевна проживала: РСФСР, город Ярославль, ул. 2-я Бутарская. Мобилизован из запаса Ярославским ГВК в 1941 году.

Экипаж самолета Пе-2 (заводской номер 9/150) с моторами М-105ра №/№ ск 24-2446, ск 24-2478 не вернулся с боевого задания 22 июля 1943 года из района Келколово Мгинского (в настоящее время Кировского) района Ленинградской области.

В 2004 году поисковым отрядом «Патриот» (г. Санкт-Петербург, руководитель Алексей Федотов) обнаружено точное место падения самолета. Обнаружена небольшая часть коленвала с обломками редуктора. На редукторе выбит номер: 2456н83. Обнаружены гильзы от авиавооружения ШКАС и УБТК (на УБТК год выпуска 1942). При разборке части коленвала удалось установить, что это обломки мотора М-105. На стопорном кольце прочитаны два номера: 24-2478 (скорее всего, был выбит первым), и 24-2297 (выбит на ранее забитой поверхности). Скорее всего, мотор находился в ремонте и первый номер, ремонтной бригаде не удалось забить, так как он находился под

На месте падения самолета.

запрессованной поверхностью, а второй номер выбит позже.

3 июня 2007 года место падения дополнительно обследовано. Ранее поисковым отрядом «Патриот» в районе места падения самолета обнаружен пулемет ШКАС. Во время обследо-



Место падения самолета Пе-2.

вания установлено, что место падения самолета (сама воронка) в 60–70-е годы подвергалась разграблению, так при рытье канавы, которая проходит в 3 метрах от воронки, воронка была раскопана экскаватором.

В результате проведенной исследовательской работы в Центральном архиве Министерства обороны РФ в марте 2009 года было установлено:

– самолет Пе-2 № 9/150 с моторами М-105ра №/№ ск 24-2446 и ск 24-2478 из состава 140 БАП 276 БАД 13 ВА не вернулся с боевого задания 22 июля 1943 года, в составе экипажа:

- Юрьев Федор Петрович, лейтенант командир звена,
- Коротков Василий Алексеевич, старший лейтенант, штурман звена,
- Тихомиров Николай Алексеевич, старшина воздушный стрелок-радист.

Акта расследования гибели данного экипажа найти не удалось, но был найден акт на другой экипаж, который погиб в этот же вылет. Гибель экипажа Жукова описан следующим образом: «...22 июля 1943 года в 7:20 на высоте 1500 метров восточнее 1,5 км Келколово на боевом курсе, до сбрасывания бомб, прямым попаданием снаряда ЗА в хвостовое оперение был сбит. Самолет разбит, полет происходил в составе четверки...».

Благодаря, неравнодушным людям на форуме поискового сайта Солдат.ру удалось получить дополнительные сведения о летчике самолета Федоре Юрьеве.

Письмо от саратовского краеведа Вячеслава Шмелькова «...Это родные братья-летчики Николай (1920 г.р.) и Фёдор (1916 г.р.) воевали они в 13 ВА, а их третий родной брат, Иван Петрович (1923 г.р.) — красноармеец 305 отдельной штрафной роты 325 стрелковой дивизии 2-го Прибалтийского фронта в июне 1944 г. военным трибуналом Прибалтийского фронта приговаривается к расстрелу за дезертирство. К началу 1944 г. войска Ленинградского фронта занимали оборонительные позиции на приморском плацдарме и юго-восточнее Ленинграда, южнее их действовали войска Волховского и 2-го Прибалтийского фронтов. Братья воевали рядом. Никто из них не вернулся домой.

Их родители Петр Григорьевич и Матрена Никифоровна Юрьевы жили в тот момент в г. Саратове, 2-я Дачная, ул. Новая, д. 98. Вероятно, в 1930-х гг. они выехали из с. Курдюм в г. Саратов.

Федор был женат, остальные братья нет. Большая человеческая трагедия...

Через день после расстрела Ивана гибнет его брат — лётчик Николай: «...потом Коля Юрьев. Он возвращался с задания на Карельском перешейке и попал под залп «Катюш» (Дубровский Л.С.), ранее в 1943 году погиб старший брат Фёдор.

О судьбе Николая очень подробно можно узнать из воспоминаний его друга — Дубровского Леонида Сергеевича летчика 566-й ШАП, мемуаров Ивана Григорьевича Иноземцева в книге «Под крылом — Ленинград», материалах из Финляндии на сайте Солдат.ру 30 апреля 2008 г.: « «Нежданнные звоночки прошлого» (обгоревшие фото Юрьевых). Вот только опознать на фото, кто из них кто, не могу. Необходимо помощь их родных. Все данные о братьях имеются на сайте www.obd-memorial.ru.

Закончили братья Балаиовскую военную авиационную школу. В одном из документов жена брата указана проживающей в г. Балаиов.

...18.08.2008 г. я нашел эту улицу, расположенную по обе стороны женского монастыря. На западном склоне оврага сохранились старые частные дома с № 46 по 52, а далее дома снесены при строительстве 9-этажных домов и улица Новая заканчивается. На месте искомого дома № 98 стоят новые дома по улице Лунной. Возможно, родственники живут здесь. С такой фамилией, есть люди, в домах по Лунной...

Возможно, в мае смогу вплотную заняться поисками их родных. Сам сопереживаю вместе с вами, ведь Юрьевы мои земляки по рождению (моя родина, д. Зеленкино, в 5 км от их с. Курдюм) и живу я сейчас в г. Саратове в 500 метрах от места, где стоял их дом. Спасибо тебе Илья и всем поисковикам...».

Якимченко Иван Васильевич Деньгин Виктор Андреевич



Деньгин В.А.

Место падения самолета Ил-2 в районе северо-западнее Брусничное Выборгского района Ленинградской области обнаружено осенью 2007 года охотниками, которые сообщили о находке поисковому отряду «Карельский Вал» (руководитель Вячеслав Скоков, г. Санкт-Петербург). Судя по фотографиям, которые прислали охотники, на месте падения самолета находились разбитые обломки самолета и мотора. Были видны направляющие для РС 132 мм, обломки брони, крыльев, остатки от крупнокалиберной авиационной пушки ВЯ калибра 23 мм. Со слов охотников, на месте падения самолета были обнаружены патроны ШКАС 1939 года выпуска.

24 ноября 2007 года место падения было обследовано представителями поисковых отрядов «Рубин» (г. Санкт-Петербург, руководитель Николай Анатольевич Михайлов) и города Светогорска Выборгского района Ленинградской области (Вадим Лубов). При обследовании было установлено, что самолет разбился при падении, так как упал на каменное плато и взорвался. В послевоенное время, разграблен на металлолом. Коленчатый вал мотора разбит на три части. На одной из частей коленчатого вала был обнаружен сохранившийся поршень,

Летчик 872-го штурмового авиаполка 281-й штурмовой авиадивизии 13-й Воздушной армии старшина **ЯКИМЧЕНКО Иван Васильевич**, 1922 г.р., уроженец: Краснодарский край, станица Отрадная, ул. Овражная, д. 5, отец Василий Кузьмич. Мобилизован Отраденским РВК.

Воздушный стрелок 872-го штурмового авиаполка 281-й штурмовой авиадивизии 13-й Воздушной армии рядовой **ДЕНЬГИН Виктор Андреевич**, 1925 г.р., уроженец: Башкирская АССР, Мишкинский район, село Старо-Мокрушино. Мобилизован Мишкинским РВК.

Экипаж самолета Ил-2 (заводской номер 304831) с мотором АМ-38 № 4509377 сбит истребителями противника в районе Тиенхаара Карельского перешейка (в настоящее время район поселка Брусничное Выборгского района Ленинградской области) 23 июня 1944 года.

на котором удалось найти заводской номер мотора АМ-38: 4509377. На одном лючке обнаружен номер самолета, нанесенный красной краской: 4831. На месте падения обнаружены сильно разбитые и деформированные: пулемет ШКАС, пушка ВЯ, пулемет УБ. Найдены направляющие от РС: 132 мм и 82 мм. На гильзах ШКАС установлены года выпуска: 1939, 1940, 1942 годы. Установлен номер пулемета УБ: ГВ 185. Во время первого обследования места падения самолета останки экипажа обнаружены не были.

Проведя исследовательскую работу с документами Центрального архива Министерства

На месте падения самолета Ил-2.



обороны было установлено, что самолет Ил-2 № 304831 получен 281 ШАД 7 июня 1944 года с завода № 30. По данным инженера дивизии данный самолет был сбит истребителями противника и списан 29 июня 1944 года, при этом номер полка и данные погибшего экипажа указаны не были.

В архивных документах 281 ШАД было указано: самолет Ил-2 № 304831 из состава 872-го штурмового авиаполка сбит истребителями противника 23 июня 1944 года в районе Тиенхаара. Экипаж самолета состоял:

– Якимченко Иван Васильевич, старшина летчик;

– Деньгин Виктор Андреевич, рядовой, воздушный стрелок.

14–15 мая 2008 года поисковыми отрядами Регионального общественного фонда поисковых отрядов Республики Башкортостан (руководитель Ильдар Бикбаев), совместно с представителями отрядов «Рубин» (г. Санкт-Петербург) и города Светогорска проведены работы на месте падения. В результате проведенной работы было установлено, что при падении и взрыве самолет горел. Останки экипажа разбросало вокруг. Обнаружено место

гибели летчика, но из-за того, что на месте падения был сильный пожар и из-за агрессивной почвенной среды останки почти полностью разложились, обнаружены частичные останки и полный комплект парашютной пристыжной системы, несколько пуговиц от гимнастерки, часть шлемофона. Также обнаружены частичные фрагменты костных останков воздушного стрелка, часть парашютной системы.

С 2 по 12 ноября 2008 года поисковыми отрядами «Рубин» (г. Санкт-Петербург) и Региональным общественным фондом поисковых отрядов Республики Башкортостан (г. Уфа, руководитель Ильдар Бикбаев) проведены дополнительные работы на месте падения самолета. В результате проведенных работ обнаружены останки воздушного стрелка самолета (останки сильно разбиты и находились друг от друга на значительном расстоянии).

8 мая 2009 года на воинском мемориале на 4 км Ленинградского шоссе в городе Выборг Ленинградской области, состоялась торжественно-траурная церемония захоронения останков погибшего экипажа самолета. На церемонии присутствовали родственники обоих воинов.

Одна смерть на двоих

Сестра Клавдия Андреевна и брат Николай Андреевич его ждали всегда. Ждали своего брата — рядового воздушного стрелка 872 штурмового авиаполка 281 штурмовой авиадивизии Виктора Деньгина, пропавшего без вести 23 июня 1944 года. Он просто не вернулся из боя...

Деньгины — уроженцы деревни Старо-Мокрушино. Виктор 1925 года рождения — старший из детей. Николай — 1929 года рож-

дения, Клавдия — самая младшая, родилась практически перед войной — в 1939 году. Родители, Андрей Федотович и Евдокия Федоровна, крестьянствовали на родной земле, растили детей, не ведая о страшных испытаниях, которые очень скоро каждому отмерит судьба. Каждому, кто жил на земле, чье имя Россия.

Когда началась война, отца через военкомат призвали на трудовой фронт, направив на Уфимский моторный завод. Тяжелый физический труд, полуголодное существование истощили силы мужчины, там он и умер.

— Помню, мать засушила картошки, лука, чтобы побольше да полегче нести было, — рассказывает Николай Андреевич. — Пришел с котомкой на завод, а мне говорят, дескать, нет у нас такого, помер он.

А старший брат Виктор, когда всех взрослых мужчин забрали на войну, бригадиром ходил среди женщин и детей. Младшего Кольку всегда на работу с собой брал. Наряд ему устно выписывал — на поле.

— А обувки-то у нас нет, — продолжает свой рассказ Николай Андреевич. — Я носки надену, и айда. Потом об тын, заборов-то тогда не было, носки постучу, грязь с них обтрясу, и ладненько. Опять надеваю. А так — все чаще босиком.

Виктора призвали в 1943 году — ему только должно было исполниться восемнадцать лет.

Семья Деньгиных.



23 июня 1944 самолет ИЛ-2, на котором Виктор служил воздушным стрелком, не вернулся из боевого задания. Нет ни тела, ни свидетелей его смерти. Про таких писали в извещении: «Пропал без вести».

Треугольник со страшным известием принесли матери на поле, где она работала вместе с другими женщинами. Раненной птицей вскрикнула мать и упала навзничь среди колосющейся золотом пшеницы. Подбежали ее подруги. Им знаком был этот смертельно-болезненный вскрик. Кто-то уже носил черный вдовий платок, а кто-то все еще ждал. Иногда уже безнадежно. Но беда каждого становилось общей бедой...

— Мама никогда не отпевала Виктора, не ставила свечку за упокой его души, — вспоминает Клавдия Андреевна. — Она все надеялась, что живой он. И после войны возвращались люди, кто из плена, а кому-то просто повезло.

Надеялось сердце матери, ждало чуда.

— Если мертвый, упокой Бог его душу. Если жив сыночек, дай Бог ему здоровья, — молилась она за старшего до самой своей смерти...

Шли годы. Время залечивало раны. Боль потери хоть и не прошла совсем, но утихла, затаилась в дальнем уголке сердца. И лишь иногда среди мирской суеты напоминала она о себе неожиданно нахлынувшими воспоминаниями.

Клавдия и Николай выросли, обзавелись семьями, сейчас они уже бабушка с дедушкой. До поры до времени особо направленного поиска не вели. Сколько таких, как Виктор, сгнуло без вести в огненном горниле войны! Тысячи и тысячи! Без могил, без крестов, а иногда и без имени.

И только примерно пять лет назад Клавдия Андреевна после просмотра одной из телепередач, где московская тележурналистка нашла своего отца среди пленных, умерших в Германии в концлагере, решила написать первое письмо. Их потом было много таких писем. В Центральный архив, военкомат, на передачу «Жди меня».

— Из архива пришло письмо, в котором говорилось, что среди военнопленных Виктор Деньгин не значится, — рассказывает о всех перипетиях Клавдия Андреевна. — Отправила письмо на передачу «Жди меня». Ответа не прислали, но ведущий Кваша сказал, что каждое письмо они читают, ни одна строчка не остается без внимания, но ищут они только живых. Значит, и это отпало. Но продолжала писать в другие инстанции.

И вот оно — долгожданное известие. Сначала по телевизору Клавдия Андреевна услышала, что ищут родственников солдата Виктора Деньгина, пропавшего без вести в 1944 году. А затем ей и Николаю Андреевичу офици-

ально сообщили, что найдены место падения самолета ИЛ-2, его обломки и останки экипажа — летчика Ивана Якимченко из станицы Отрадное Краснодарского края и воздушного стрелка Виктора Деньгина, уроженца Мишкинского района Республики Башкортостан.

...Удивительно, невероятно и очень естественно. Обыкновенный жизненный случай сыграл в данной ситуации решающую роль. И люди, которые по воле этого случая оказались на месте падения самолета и обратили на него внимание. На проржавевшие обломки наткнулись охотники осенью 2007 года, которые сообщили о находке руководителю поискового отряда города Светогорска «Карельский Вал» Вячеславу Скокову. Место падения самолета было осмотрено 24 ноября 2007 года руководителем поискового отряда Санкт-Петербурга «Рубин» Николаем Михайловым. Из-за сложных погодных условий обследовать территорию падения не удалось. Но на одной из частей коленчатого вала был обнаружен сохранившийся поршень, на котором удалось найти заводской номер мотора АМ-38 - 4509377 и на одном лючке — номер самолета, нанесенный красной краской — 4831. По данным финского историка Карла Куста, которые подготовлены на основании документов ЦАМО, установлено: самолет ИЛ-2 № 304831 из состава 872 штурмового авиаполка 281 штурмовой авиадивизии был сбит истребителями противника 23 июня 1941 года в районе Тиенхаара — ныне Брусничное Выборгского района Ленинградской области. По базе данных Фонда поисковых отрядов Ленинградской области удалось установить состав экипажа. А затем нашлись и родственники погибших: племянницы Якимченко и брат с сестрой Деньгина.

Представители поисковых отрядов Республики Башкортостан и Ленинградской области 14 и 15 мая детально обследовали место падения самолета, подняли его обломки и наткнулись на останки экипажа. По проведенной экспертизе было видно, что самолет горел уже при падении, многие детали и останки костей обгорели и обуглились. Особенно сильно пострадали кости. Поисковики буквально сквозь пальцы просеивали землю, сантиметр за сантиметром прорывали двадцатисантиметровый мох. Практически, вся работа такого характера ведется вручную. У нашего земляка были обнаружены две косточки, половинка одной перчатки, элементы летной сумки, непростреленная гильза пистолета ТТ, подвесная система металлических элементов парашюта, вытяжное кольцо, кусочек от красного карандаша, мембрана от наушника шлемофона.

Летчик от эпицентра падения находился на расстоянии 12 метров, а воздушный стрелок — в 4 метрах. Площадь разброса самолета



Заводской номер мотора на поршне: 4509377.

Личные вещи летчиков, обнаруженные на месте падения самолета.



и останков летчика составляет около 6000 квадратных метров. На сентябрь 2008 года намечено продолжение поисков останков экипажа ИЛ-2.

В преддверии Дня памяти и скорби 22 июня в городе Уфе прошел митинг, посвященный скорбной дате. В этот день была проведена торжественная церемония передачи родственникам Якимченко и Деньгина их личных вещей и участие в поминальном обеде.

На церемонии в Уфе.



Из Краснодарского края прилетела племянница военного летчика — В.Н. Фоменко с мужем и сыном.

— Двое из четырех детей Якимченко погибли в годы Великой Отечественной войны, — рассказывает Валентина Николаевна. — Это мои дяди. Григорий, мы знаем, погиб здесь же в Краснодаре. А вот о судьбе Ивана нам было известно лишь то, что он пропал без вести. Мы не теряли надежду, искали его, хотя бы могилу, чтобы прийти и поклониться ей. Огромное всем спасибо, поисковикам и всем, кто принимал в этом благородном деле участие, за их нелегкий труд.

Скорбными стали минуты, когда родные получили личные вещи, точнее, то, что от них осталось. Они заново пережили великую утрату, узнав подробности смерти своих близких. Женщины плакали навзрыд, мужчины утирали скупые слезы. Обе семьи решили передать семейные реликвии в музей. А останки летчика и воздушного стрелка после завершения всех работ будут торжественно захоронены.

Виктор Деньгин и Иван Якимченко, принявшие одну смерть на двоих, из разряда без вести пропавших перешли в число погибших. Их останки будут преданы земле и произведены все необходимые поминальные процедуры. Родные и близкие, наконец-то, успокоятся, отдав свой человеческий долг погибшим. А память о героях той войны, кто не пожалел жизни ради мира на земле, о Викторе Деньгине, девятнадцатилетнем парнишке, как звезда сгоревшем в голубом небе, будет вечно жить в сердцах благодарных потомков.

С. Сафарова.

*Мишкинская районная газета «Дружба»,
28.06.2008.*

В интернете: http://mishred.narod.ru/2008/iuny_2008/28_iuny_2008/odna.htm

АЛФАВИТНЫЙ УКАЗАТЕЛЬ

Акименко Николай Григорьевич	90	Иржевский Всеволод Федорович	124
Алмакаев Гиляджи Мурадымович	68	Калинин Михаил Александрович.....	48
Алтухов Алексей Федорович	40	Камышников Георгий Дмитриевич.....	126
Андреев Петр Васильевич.....	27	Капантин Валентин Сергеевич.....	129
Антонов Алексей Алексеевич.....	60	Карташов Николай Николаевич.....	130
Бекетов Анатолий Павлович	146	Кириллин Николай Иванович	277
Белин Евгений Васильевич	36	Кириллов Виталий Николаевич.....	132
Белугин Виктор Павлович.....	40	Клишевич Федор Клементьевич.....	133
Бендог Федор Филиппович	43	Ковалев Владимир Александрович	138
Блинков Александр Никитич	45	Козицкий Иван Карпович.....	142
Богомоллов Владимир Сергеевич	47	Кольцов Иван Матвеевич	338
Болдырев Феофил Дмитриевич.....	48	Команов Афанасий Филиппович.....	75
Бондаренко Василий Матвеевич.....	50	Комаров Василий Кириллович	273
Борзенко Борис Евгеньевич	54	Комаров Николай Викторович.....	282
Боровин Николай Михайлович.....	56	Комендантов Михаил Михайлович.....	88
Бочаров.....	341	Корнилов Кирилл Георгиевич.....	303
Бувин Андрей Васильевич	57	Коротков Василий Алексеевич	349
Буряк Дмитрий Прокофьевич	58	Костенко Филипп Никитович	143
Быстров Владимир Степанович.....	60	Костюков Василий Филиппович	145
Васильев Василий Иванович	63	Котов Владимир Ильич	146
Веневцев Михаил Георгиевич.....	56	Кретов Егор Васильевич.....	260
Волчек Степан Андреевич	64	Кузовкин Анатолий Николаевич.....	150
Воробьев Афанасий Иванович.....	65	Курьянов Александр Евстафьевич	279
Гапеев Николай Кузьмич	66	Лаврушев Илья Алексеевич	152
Гармаш Василий Данилович	68	Левин Н. Д.	104
Гестрин Прокофий Григорьевич.....	72	Левин Яков Абрамович.....	155
Гладков Борис Ефимович	309	Лещев Иван Васильевич.....	319
Глебов Григорий Иванович	92	Лобанов Михаил Борисович	156
Глухов Григорий Иванович	75	Лобковский Александр Иванович	167
Глуховченко Михаил Павлович	126	Любченко Даниил Спиридонович	282
Головачев Владимир Борисович	87	Максимов Алексей Егорович.....	72
Голубовский Юрий Михайлович.....	88	Максимов Гурий Николаевич	170
Гончар Николай Федорович	90	Максимов Николай Николаевич	168
Гончаров Александр Дмитриевич	319	Маркелов Михаил Михайлович.....	92
Гончар Павел Максимович.....	40	Масалов Герман Павлович	202
Горбанев Григорий Васильевич.....	92	Мацаков Дмитрий Трофимович.....	203
Горшков Николай Александрович	93	Медведев Сергей Семенович	207
Грищенко Иван Игнатьевич	279	Мельник Павел Мартьянович	208
Гудзь Николай Иванович	102	Михайлов Павел Михайлович	214
Гусенко Павел Яковлевич.....	104	Морозов Николай Алексеевич	60
Данилов Василий Федорович	344	Муляр Степан Васильевич	27
Деньгин Виктор Андреевич	351	Мухар Дмитрий Денисович	215
Диков Павел Федорович.....	108	Мясников Александр Федорович	220
Дмитриев Иван Васильевич.....	296	Наконечный Николай Димидович	226
Додонов Александр Иванович.....	108	Насадюк Яков Яковлевич	248
Долбилов Иван Николаевич	109	Неделин Виктор Фомич.....	233
Жуков Павел Иванович.....	110	Ниличев Алексей Михайлович.....	319
Зарубин Никита Дмитриевич.....	88	Новиков Алексей Герасимович.....	234
Захарченко Даниил Степанович	113	Новиков Владимир Алексеевич	237
Звездин Федор Александрович.....	110	Носков Сергей Иванович	72
Иванов Владимир Андреевич.....	119	Носовский Моисей Лазаревич.....	338
Иванов Дмитрий Иванович	121	Овсянников Леонид Арсентьевич	243
Ивлиев Николай Александрович.....	130	Ожогин Александр Яковлевич.....	347
Игнатъев Николай Иванович.....	122	Островский Виктор Кузьмич	245

Павлов Василий Александрович	343	Теплов Иван Андреевич	254
Павлов Михаил Павлович	246	Титов Павел Петрович.....	288
Пальмин Николай Николаевич	104	Титов Федор Филиппович.....	295
Парижев Василий Иванович	246	Тихомиров Николай Алексеевич	349
Пашкова Д. Д.	215	Товарнов Николай Иванович	296
Перелыгин Григорий Ефимович.....	248	Толда Василий Григорьевич.....	110
Петров Владимир Иванович	252	Тотмин Николай Яковлевич	298
Петрушин Иван Алимович.....	338	Травкин Леонид Васильевич.....	343
Полетаев Александр Дмитриевич	254	Трескин Глеб Александрович	301
Попов Ксенофонтий Афанасьевич	255	Третьяков Владимир Дмитриевич.....	309
Пронин Василий Федорович.....	243	Труфанов Михаил Иванович.....	302
Решетов Константин Григорьевич.....	90	Турянский Виктор Николаевич.....	303
Рощин Николай Иванович.....	45	Тутуров Константин Константинович	304
Рычин Алексей Александрович.....	257	Умнов Михаил Александрович.....	306
Рязанцев Владимир Иванович	243	Ухмылин Александр Васильевич	306
Сагамонов Граим (Грант) Григорьевич.....	303	Фальков Георгий Васильевич	126
Сарычев Владимир Иванович	150	Федотов Иван Михайлович	308
Сафронов Николай Иванович	258	Филимошин Иван Георгиевич	309
Сахабутдинов Фардетдин Сахабутдинович.....	260	Хасанов Хатып Шарыпович	255
Севастьянов Алексей Тихонович	265	Хворов Семен Никитич	318
Семченко Александр Леонович	267	Целуев Николай Федорович.....	319
Серяков Борис Алексеевич	268	Челюкин Виктор Васильевич.....	326
Сикорский Павел Венедиктович.....	269	Чередков Николай Григорьевич.....	327
Силкин Илларион Васильевич.....	273	Чирков Андрей Васильевич	328
Симоненко Павел Пантелеевич	255	Чирков Евгений Михайлович	333
Ситник Иван Иванович	215	Чистяков Валентин Федорович	337
Смородинов Иван Петрович	341	Чубаров Павел Федорович	333
Солдатов Алексей Васильевич	270	Чупров Кузьма Алексеевич	170
Соловьев Александр Сергеевич.....	273	Шабунин Владимир Павлович.....	338
Солотенков Петр Иванович.....	275	Швалев Иван Петрович	243
Солянов Иван Сергеевич.....	277	Шварц Евсей Григорьевич	341
Спиривак Петр Гаврилович	48	Шевлягин Анатолий Михайлович.....	343
Старина Л. С.	278	Шишковец Виктор Николаевич	344
Степанов Михаил Петрович	279	Шмелев Петр Павлович.....	343
Судаков Н. М.	278	Щукин Николай Романович	346
Сырчин Петр Тимофеевич	282	Юзефович Михаил Иосифович	347
Сысоев Василий Тимофеевич	346	Юрьев Федор Петрович.....	349
Ташлыков Василий Яковлевич	284	Яйченя Марк Семенович.....	75
Ташлыков Николай Васильевич	285	Якимченко Иван Васильевич.....	351



Об авторе

Илья Геннадьевич Прокофьев родился в 1973 году в городе Ленинграде. С юншества увлекался историей Великой Отечественной войны. В 1983 году на синявинских болотах впервые в жизни обнаружил прямо на поверхности, под сантиметровым слоем мха, останки погибшего красноармейца — это событие оставило глубокий отпечаток в сознании юноши, послужило поводом к переосмыслению официальной истории нашего государства, определило его жизненный путь. С 1987 года он руководитель поисковой группы при музее Боевой Славы имени Героя Советского Союза, командира эскадрильи 7-го гвардейского штурмового авиаполка ВВС Краснознаменного Балтийского флота, гвардии капитана Александра Семеновича Потапова при ПТУ № 96 города Ленинграда. С 1988 года член поискового объединения «Победа» при Ленинградском обкоме ВЛКСМ.

С 1991 года по 1993 год проходил службу в Вооруженных силах.

С 1993 года руководитель Ленинградской общественной поисковой организации «Международный исторический фонд». С 1994-го по 2008 год ведущий специалист, начальник отдела молодежной политики Комитета по физической культуре, спорту, туризму и молодежной политике Правительства Ленинградской области. В это же время заместитель председателя Совета, председатель Совета Общественного фонда поисковых отрядов Ленинградской области. С 2008 года ведущий документовед, главный специалист-эксперт, заместитель начальника военно-мемориального отдела Управления Министерства обороны Российской Федерации по увековечению памяти погибших при защите Отечества.

Автор — историк-практик. Он владеет уникальными архивными материалами, мемуарными воспоминаниями участников войны, широко использует современные возможности Интернета. Но самое главное — он поисковик, вся его жизнь посвящена Поиску. Сотни выездов на места боев, десятки экспедиций, в которых он участвует уже не первое десятилетие, ежегодно возвращают все новые и новые имена ранее безвестных Героев.

Всероссийский информационно-поисковый центр «Отечество» (ВИПЦ) создан в 1997 году как Информационно-поисковый центр ОМО «Объединение «Отечество» Республики Татарстан и Института информатики Академии наук Республики Татарстан. По предложению участников Всероссийской конференции «Совершенствование работы по увековечению памяти погибших при защите Отечества» (г.Казань, 2008 г.) и Управления Министерства Обороны РФ по увековечению памяти погибших при защите Отечества центр преобразован во Всероссийский.

Основными практическими задачами центра являются: разработка программного обеспечения для сбора информации по учету результатов поисковой работы, отчетов поисковых отрядов страны, установленных имен погибших воинов и обеспечения доступа к этой информации через сеть Интернет; розыск родственников воинов, чьи места гибели были установлены в ходе поисковых работ; работа по организации учета и контроля состояния воинских захоронений; помощь в установлении судеб без вести пропавших воинов по запросам родственников.

Объемы информации о людских потерях в годы Великой Отечественной войны настолько велики, что обработка их вручную традиционными способами практически невозможна. По настоящему эффективно решать данные проблемы стало возможно лишь на основе применения компьютерной техники и современных информационных технологий.

В настоящее время в ВИПЦ создана база данных, содержащая информацию о воинах, погибших и пропавших без вести в годы Великой Отечественной войны, включающая около 4-х миллионов персоналий. Она размещена в сети Интернет на сайте <http://vipc.rf>.

Основная цель сайта Всероссийского информационно-поискового центра — сбор и хранение информации по результатам поисковых работ на местах боев Великой Отечественной войны: протоколов эксгумации, актов захоронения, информационных листов по медальонам и именованным вещам, найденным поисковыми отрядами страны. Хранение этих данных в одном месте обеспечит оперативный обмен информацией между поисковыми организациями и центром; обеспечит получение достоверной отчетности по результатам поисковых экспедиций; предоставит возможность родственникам погибших, поисковым формированиям, всем заинтересованным организациям и гражданам вести поиск информации о погибших в интегрированном банке данных; позволит проводить поиск родственников погибших воинов, чьи места гибели были установлены в ходе поисковых работ, в том числе захороненных на кладбищах в тыловых регионах, силами местных поисковых организаций.

Наш адрес:

420039, г. Казань-39, а/я 122

Тел.: (843)-236-31-21, факс: (843)-238-13-12

E-mail: v-ipc@mail.ru

СОДЕРЖАНИЕ

От автора.....	4	Мухар Д. Д. – Ситник И. И. – Пашкова Д. Д.	215
Ты их запомни, Родина, всех назови поименно	5	Мясников А. Ф.	220
Андреев П. В. – Муляр С. В.	27	Наконечный Н. Д.	226
Белин Е. В.	36	Неделин В. Ф.	233
Белугин В. П. – Гончар П. М. – Алтухов А. Ф.	40	Новиков А. Г.	234
Бендюг Ф. Ф.	43	Новиков В. А.	237
Блинов А. Н. – Рошин Н. И.	45	Овсянников Л. А. – Пронин В. Ф. – Швалев И. П. – Рязанцев В. И.	243
Богомоллов В. С.	47	Островский В. К.	245
Болдырев Ф. Д. – Калинин М. А. – Спиривак П. Г.	48	Парижнев В. И. – Павлов М. П.	246
Бондаренко В. М.	50	Перелыгин Г. Е. – Насадюк Я. Я.	248
Борзенко Б. Е.	54	Петров В. И.	252
Боровин Н. М. – Веневцев М. Г.	56	Полетаев А. Д. – Теплов И. А.	254
Бувин А. В.	57	Попов К. А. – Симоненко П. П. – Хасанов Х. Ш.	255
Буряк Д. П.	58	Рычин А. А.	257
Быстров В. С. – Антонов А. А. – Морозов Н. А.	60	Сафронов Н. И.	258
Васильев В. И.	63	Сахабутдинов Ф. С. – Кретов Е. В.	260
Волчек С. А.	64	Севастьянов А. Т.	265
Воробьев А. И.	65	Семченко А. Л.	267
Гапеев Н. К.	66	Серяков Б. А.	268
Гармаш В. Д. – Алмакаев Г. М.	68	Сикорский П. В.	269
Гестрин П. Г. – Носков С. И. – Максимов А. Е.	72	Солдатов А. В.	270
Глухов Г. И. – Яйченя М. С. – Команов А. Ф.	75	Соловьев А. С. – Комаров В. К. – Силкин И. В.	273
Головачев В. Б.	87	Солотенков П. И.	275
Голубовский Ю. М. – Зарубин Н. Д. – Комендантов М. М.	88	Солянов И. С. – Кириллин Н. И.	277
Гончар Н. Ф. – Акименко Н. Г. – Решетов К. Г.	90	Старина Л. С. – Судаков Н. М.	278
Горбанев Г. В. – Маркелов М. М. – Глебов Г. И.	92	Степанов М. П. – Курьянов А. Е. – Грищенко И. И.	279
Горшков Н. А.	93	Сырчин П. Т. – Любченко Д. С. – Комаров Н. В.	282
Гудзь Н. И.	102	Ташлыков В. Я.	284
Гусенко П. Я. – Левин Н. Д. – Пальмин Н. Н.	104	Ташлыков Н. В.	285
Додонов А. И. – Диков П. Ф.	108	Титов П. П.	288
Долбилов И. Н.	109	Титов Ф. Ф.	295
Жуков П. И. – Толда В. Г. – Звездин Ф. А.	110	Товарнов Н. И. – Дмитриев И. В.	296
Захарченко Д. С.	113	Тотмин Н. Я.	298
Иванов В. А.	119	Трескин Г. А.	301
Иванов Д. И.	121	Труфанов М. И.	302
Игнатъев Н. И.	122	Туранский В. Н. – Корнилов К. Г. – Сагамонов Г. Г.	303
Иржевский В. Ф.	124	Тутуров К. К.	304
Камышников Г. Д. – Глуховченко М. П. – Фальков Г. В.	126	Умнов М. А. – Ухмылин А. В.	306
Капантин В. С.	129	Федотов И. М.	308
Карташов Н. Н. – Ивлиев Н. А.	130	Филимошин И. Г. – Третьяков В. Д. – Гладков Б. Е.	309
Кириллов В. Н.	132	Хворов С. Н.	318
Клишевич Ф. К.	133	Целуев Н. Ф. – Лещев И. В. – Гончаров А. Д. – Ниличев А. М.	319
Ковалев В. А.	138	Челоукин В. В.	326
Козицкий И. К.	142	Чередков Н. Г.	327
Костенко Ф. Н.	143	Чирков А. В.	328
Костюков В. Ф.	145	Чирков Е. М. – Чубаров П. Ф.	333
Котов В. И. – Бекетов А. П.	146	Чистяков В. Ф.	337
Кузовкин А. Н. – Сарычев В. И.	150	Шабунин В. П. – Носовский М. Л. – Кольцов И. М. – Петрушин И. А.	338
Лаврушев И. А.	152	Шварц Е. Г. – Смородинов И. П. – Бочаров	341
Левин Я. А.	155	Шевлягин А. М. – Павлов В. А. – Травкин Л. В. – Шмелев П. П.	343
Лобанов М. Б.	156	Шишковец В. Н. – Данилов В. Ф.	344
Лобковский А. И.	167	Щукин Н. Р. – Сысоев В. Т.	346
Максимов Н. Н.	168	Юзефович М. И. – Ожогин А. Я.	347
Максимов Г. Н. – Чупров К. А.	170	Юрьев Ф. П. – Коротков В. А. – Тихомиров Н. А.	349
Масалов Г. П.	202	Якимченко И. В. – Деньгин В. А.	351
Мацаков Д. Т.	203	Алфавитный указатель	355
Медведев С. С.	207		
Мельник П. М.	208		
Михайлов П. М.	214		

ИМЕНА ИЗ СОЛДАТСКИХ МЕДАЛЬОНОВ

5 том
Специальный выпуск
Авиация

Прокофьев Илья Геннадьевич

Корректор: М.Ю. Салахиева.
Художественное оформление и
обработка иллюстраций: М.Р. Салахиева.
Компьютерная верстка: Р.Р. Салахияев.

Издательство «Отечество»
420107, г. Казань, ул. Петербургская, 12.

Подписано в печать 17.10.2011.
Форм. бум. 84×108 1/16. Печ. л. 22,5. Тираж 500 экз. Заказ 384.
Бумага офсетная 80 г. Печать офсетная.

Отпечатано в ООО «Астория и К»
420021, г. Казань, ул. Ахтямова, д. 4-3
тел. 260-44-40, 278-98-96